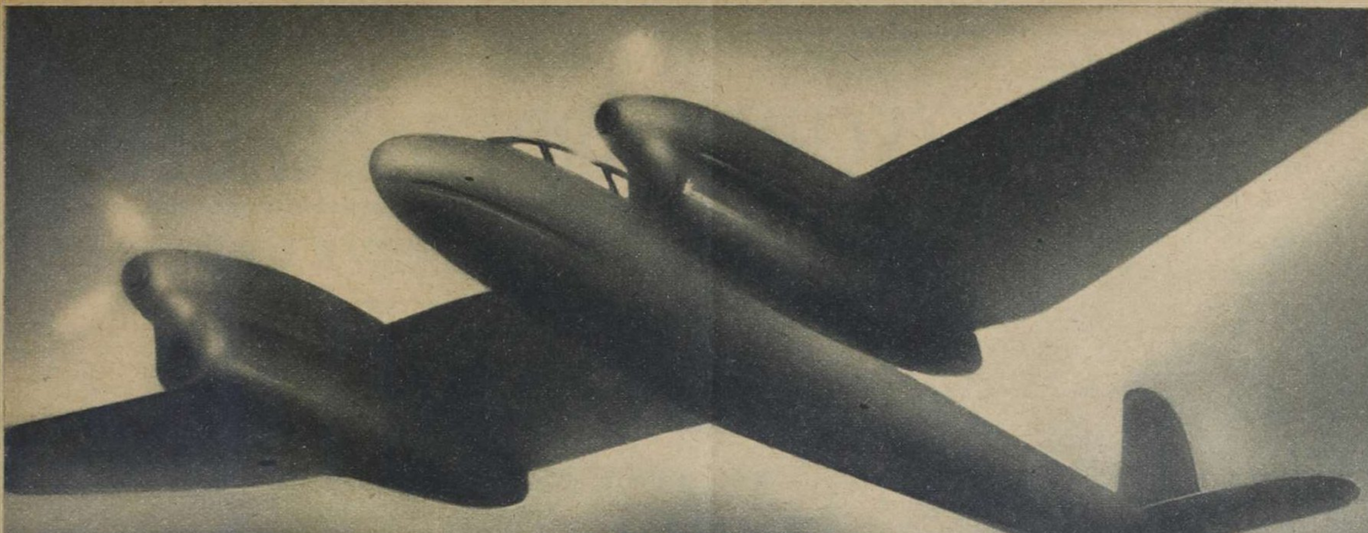
# MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1943 JANUÁR 1. (VI. ÉVF. 1. SZÁM)




1943
ÚJÉV

ÁRA 50 FILLÉR



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM * BUDAPEST, 1943 JANUÁR 1

# 1943

*a titáni küzdelmek esztendejének indul. A szűkszavú hadijelentések nem is érzékeltetik, hogy egy-egy sokszor ismétlődő szürke mondat: »hadműveleteink tervszerűen haladnak«, vagy »az ellenség nagy erőkkel végrehajtott támadásait feltartóztattuk és ellentámadással tért nyertünk«, meg »a légierő eredményesen avatkozott a földön folyó küzdelmekbe«, »légikötelékeink mélyen berepültek ellenséges terület fölé és eredményesen bombáztak hadifontosságú berendezéseket«, — mennyi rettenetes emberi erőfeszítést, mennyi egyéni hőstettet, bátorságot, elszántságot, önfeláldozást, lelkiismeretes kötelességteljesítést, akarást és lemondást jelent. Nem érzékeltetheti azt semmi szó! Amikor a harcos fegyverével küzdelembe dobja magát, egyéni tulajdonságaiban és fegyverzetének tökéletességében vagy tökéletlenségében a sors ítélete alá bocsátja nemzetének minden jó és rossz tulajdonságát. A »dies irae« zord szavai jutnak eszembe: »iudex ergo cum sedebit, quidquid latet adparebit; nil inultum remanebit«. A harcos testi és szellemi tulajdonságai jellemzik a fajt és családot is, amiből származik, a hagyományokat, amikben felnőtt, a társadalmat, amelyikben nevelkedett, nemzetének kultúráját, intézményeinek tökéletességét, vagy fogyatékosságait, amik a fiatal embercsemetét gondozták, védték, tanították, nevelték, edzették és a nemzeti sorsközösségbe bekapcsolták. A harcos fegyverzetének minősége, száma és hatékonysága pontosan mutatja nemcsak azt, hogy milyen fokon áll az ország ipara, hogy a munka frontján meg van-e a hozzáértés, a dolgoznitudás és akarás, hanem azt is, hogy meg volt-e azokban, akik az állam ügyeit intézték, a honvédelmi feladatok felismerése, hogy nyilt, józan és bátor tekintettel szembenéztek e a valóságnak, vagy pedig inkább az illúziók és jóreménységek rózsaszínű ködébe merültek a zord valóságok elől.*

*És a harcos mindezt érzi! Az, aki előtt nincs már senki más, csak ellenség, az aknákkal teleszórt senkiföldje, azután az ellenséges drótakadályok, csapdák, a tüzet és golyótokádó ellenséges hadi szerszámok, aki törékeny emberi testével egymaga csak a saját erejére és fegyverzetére bízva, messzi mindenkitől, véd mindent és mindannyiunkat, a férfi legmagasztosabb és egyben legtragikusabb, legegyénibb és legfelelősségteljesebb, legfelemelőbb és legiszonyatosabb ezen kötelességteljesítése közben tisztán látja mindazt, ami gyerekkora óta jó, vagy rossz vele történt s ami erejét a küzdelemben befolyásolja. Harcban mérheti le fegyverének értékét, amitől nemcsak a saját harci tetteinek sikere, de a győzelem, az otthon és a Haza sorsa is függ.*

*Innen van az, hogy a háborút viselt ember mindig közelebb jut a nagy igazságokhoz. A háború küzdelmeiben leomlanak azok a Potemkin-falak, amelyeket a látóhatár biztatóbbátételére, illúziókeltésre emeltek akár tudatlanságból, akár a valóságtól való megfutamodásból, akár lelkiismeretlenségből. A harcos a meztelen valósággal találja magát szemközt és miközben a küzdelem hevében fel kell mérnie mindazt, amit otthonról testi és lelki tulajdonságokban és fegyverzetében magával hozott, értékel és ítél társadalmának minden intézménye fölött is, ami őt gyermekkorától kezdve testi és lelki útravalóval, a harci küzdelemben pedig fegyverrel és irányítással ellátja. Ezért hallgatom minden szavát — a tanulságot meríteni kívánók termékeny figyelmével — azoknak, akik részt vettek honvédségünk gigászi küzdelmeiben. Különösen ünnepnek érzem, ha azokkal a fiatal repülőkkel beszélhetek, akik a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképzőkereteiben lettek repülőkké. Legutóbb Kassán, a repülőhadnagyok avatásán, büszkén láttam a rangelsőkben a mi repülőnövendékeinket. Aztán láttam a harmadévesek közt — akik azt hiszem már majdnem mind a mi fiaink — olyanokat, akiknek a nagyezüst és a vaskereszt díszítette a mellét. Találkozom az utcán fiatal, de keményarcú tartalékos repülőkatonákkal is, akiknek nézése és minden mozdulata elárulta azt a büszke öntudatot, ami azokat jellemzi, akik most jöttek vissza a harcból. Felismernek, üdvözölnek és beszélnek, nem annyira saját harci tetteikről, mint a bajtársakéról, a repülők nagyszerű szelleméről és mindarról, amivel az erőt még fokozni lehetne. A háborút járt fiatal repülők, a tiszt éppúgy, mint a legénység, az aktív, mint a tartalékos, csodálatos egyértelműséggel ítéli meg aviatikánk helyzetét, feladatainkat és teendőinket. Meglátásaikban és következtetéseikben teljesen egyek azokkal az idősebb repülőbajtársakkal, akik már az előző világháborúból hozták tapasztalataikat és azt a szellemet, amit a trianoni elnyomatás küzdelmes évei alatt ébrentartottak, jól fejlesztettek, s amire aviatikánk mai szervezetét felépíthették. A harcteret járt repülők, korosztályra és rendfokozatra tekintet nélkül, egybehangzó véleményének azonossága döntő bizonyság amellett, hogy meglátásaik, felismerésük a multról, a jelenről, és a jövőről helyesek. Ez egy-*

*úttal bizonyítéka annak is, hogy légierőnkben a természetes bajtársi szolidaritáson felül megvan az a magasfokú lelki egység is azáltal, hogy öntudatukban él és mindannyiuk magatartását irányítja a célokról, a feladatokról és teendőkről alkotott egyöntetű felfogás.*

*Kevés a hely, hogy csak a legfontosabbakat is elmondhassam, amit e beszélgetésekből leszűrtem. Annyit mégis el kell mondjak, hogy mindannyiuk nézete szerint a magyar katona a legkomplikáltabb hadigépeket is bámulatos rövid idő alatt kiismeri és a legszokatlanabb tájakon és időjárási viszonyok közt ahová a sors vetette őket, minden ellenféllel szemben bátorsággal és csodálatos leleményességgel használják fel a modern háború eszközeit harci feladatuk teljesítésére. Oly nagyszerű a magyar katona, — vallja valamennyi — hogy megérdemlik, hogy ellássák őket mindig a legtökéletesebb, legmodernebb hadi felszereléssel, ez erejüket megsokszorozza és takarékoskodhatnak azzal, ami a legpótolhatatlanabb: a magyar vérrel. Hiszen annyi ellenségünk van még! Hangsúlyozottabban, mint valaha vallják, hogy aviatikánk fundamentuma a repülés tudományok, a kísérleti repülés, a tervezés, a motor- és sárkánygyártás helyes és korszerű megszervezésének segítségével elért, feladatainkhoz mért saját repülőgéptermelés. Világosan látja valamennyi, hogy nincs különálló polgári, katonai, kereskedelmi meg sportrepülés, hanem e megkülönböztetés csak az azonos fundamentummal bíró egységes aviatikai szervezetnek egyes funkcióit jelöli meg, amely funkciók azonban egymást kölcsönösen kiegészítik és támogatják. Sokan a tartalékos repülők közül, kérdésemre, hogy a háború után milyen életpályára készülnek, a legtermészetesebb módon azt válaszolták: a kereskedelmi repüléshez mennek, mert a háború után nemcsak az utas és postaforgalomnak, de a teherforgalomnak igen jelentékeny része úgyis a levegőbe fog terelődni, hiszen a háborús tapasztalatok már kijelölték az utat. Kicsit elszorult a torkom, amikor elgondoltam, mennyi teendő vár még reánk éspedig sürgősen, hogy kereskedelmi repülésünk korszerűvé tétessék, kereskedelmi vonalaink megőriztessenek, sőt továbbfejlesztessenek és hogy a mi fiatal repülőink tervezgetései a háború után valóra válhassanak.*

*Végül még egy csendült ki a beszélgetésükből. Nem kell, hogy katonáinkat nemhivatottak itthonról biztassák. De nagy megnyugvás nekik, ha tudják, hogy itthonmaradt hozzátartozóik közül azokért, akik istápolásra és támogatásra szorulnak, nem kell aggódniok, mert az itthoniak igyekeznek pótolni a fronton küzdő támaszukat. De az is megnyugvás a küzdelmükben, ha tudják, hogy itthon ráeszmélnek ezeknek a harcoknak sorsdöntő jelentőségére és az itthoniak oly lelkiismeretességgel, akarással és önfeláldozással dolgoznak munkahelyükön, mint amilyennel ők küzdenek kint a harctereken.*

*És legvégül egyet: ellentétben a háború szépirodalmi művelőinek romantikus beállításával, — mintha a háború kimenetelét egy-egy közbeeső harci epizód már véglegesen determinálná — a harctereken küzdő katonák abban a biztos meggyőződésnek élnek és küzdenek, hogy eddig minden háború — a végén dőlt el!*

**Ember Sándor**
országgyűlési képviselő,
a Horthy Miklós Nemzeti Repülő
Alap elnöke

**A leventeifjúság népi betlehemes játékot mutatott be nagybányai Horthy Istvánkának**







# LÉGIHÁBORÚ



## 1942 december 12—27-ig

Az eddig aránylag enyhe tél a háború fokozását tette lehetővé a szovjet arcvonalon és az orosz hadvezetés élt is az alkalommal. Karácsony hetében, miután az arcvonal középső részén némileg enyhült az orosz nyomás, a középső Don-szakaszon és hírek szerint a Kaukázus nyugati felében indult új szovjet offenzíva a tengelycsapatok téli állásai ellen. Többszáz kilométeres arcvonalon váltakozó harcok folynak és a Szovjet kezdeti sikerei le nem tagadhatók. A német ellenintézkedések folyamatban vannak, úgyhogy az év utolsó és az 1943-as év első napjai súlyos harcokban fognak eltelni. A Szovjet meglepően erős támadásai, mint már ismételten írták, nagyon hasonlítanak Ludendorff tábornagy 1918. évi utolsó támadási kísérleteihez és nem fogják tudni a tengely haderejének a keleti fronton érő győzelmét megakadályozni. Kemény harcok vannak még hátra, de az eddigi eredmények után a legkisebb kétség sem merülhet fel a keleti front harcainak végső kimenetelét illetőleg.

Az év végén szokásos eredményösszesítés a sikerek egész sorát mutatja fel a tengelyhatalmak javára. *Szárazföldön* a szovjet arcvonal déli szárnyán, Charkov, Szebasztopol, Krim után a Donig, Volgáig és a Kaukázusig törtek elő csapataink, elfoglaltak közel 600.000 km², részben igen értékes területet, másfélmillió foglyot ejtettek, 13.000 páncélost, 15.000 repülőgépet és kb. ugyanannyi ágyút vesztettek a bolsevisták!

Észak-Afrikában Rommel nyári támadása Alexandriától 120 km-re állt meg, majd a francia árulás által gyökerében megváltozott afrikai helyzet miatt a tengely erők összefogása kezdődött meg Észak-Afrika nyugati felében, Tuniszban. Rommel hadvezetési képességét nemcsak két győzelmes előnyomulása, hanem kétezerkilométeres mesteri visszavonulása is igazolta.

Európa nyugati partjain a kisebb kísérletektől eltekintve, a dieppe-i partraszállt angol csapatok megsemmisítése bizonyította be, hogy a védelem szilárd, minden ellenséges kísérlettel szemben.

Távolkeleten Japán meghódította a holland gyarmatbirodalmat és az USA távolkeleti birtokait. Elfoglalta Malayát, Burmát, elzárta a burmai hadiutat és ezzel Kínát elszigetelte angolszász szövetségeseitől. A Szovjet tehát a Donec és Kaukázus között, az angolszászok pedig Indiától a Salamon-szigetekig a legsúlyosabb vereségeket szenvedték el ez év folyamán. Ezzel szemben az északafrikai partraszállás, miután Tunisz biztosan a tengelycsapatok kezében van, igen sovány vigasz és kárpótlás a gazdag távolkeleti gyarmatokért.

*Tengeren* ellenségeink haditengerészete és kereskedelmi hajózása olyan veszteségeket és veszteségeket szenvedett tengeri csatákban, buvárhajó és repülőtámadások következtében, amik példa nélkül állnak a történelemben. A vészes hajótérhiány és az USA csendesóceáni flottájának csaknem *50%-os* elvesztése sok büszke amerikai tervet semmisített meg, mintegy 1700 kereskedelmi és 160 nagyobb hadihajó egység ellenségeink 1942-es évi vesztesége.

*A levegőben* folyó háború az oroszsal szemben a teljes légifölény jegyében tart, a földközi tenger keleti felében az angol-

Ju. 52. Szicilia felett

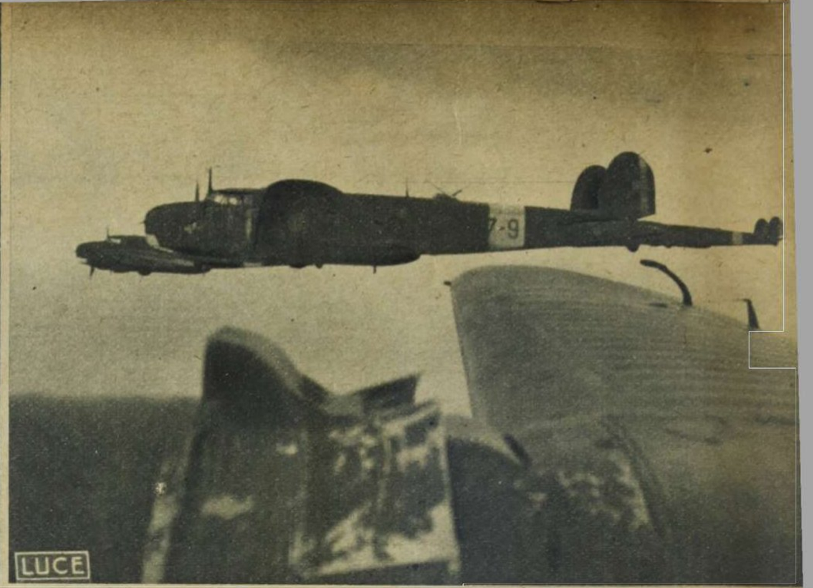


Bougie kikötőjét bombázzák az olaszok





Telitalálatok egy angolszász repülőtéren





Útban Bone ellen

szász, nyugaton a német-olasz légierő van helyi fölényben. Az Angliából kezdeményezett korlátlan légi háború német és olasz városokban nagy pusztításokkal járt ugyan, de se a lakosság, se a hadiipar ellen nem volt eredményes. A Szovjet és az angolszászok ez évi repülőgép vesztesége kb. 18.500-ra becsülhető.

1942 tehát olyan eredményes hadi éve volt a tengelyhatalmaknak és Japánnak, amihez ha hozzá számítjuk az elfoglalt értékes területeknek gazdasági beszervezését, nyugodtan megállapíthatjuk, hogy óriási előhaladást értünk el a végső győzelem felé vezető úton.

A Szovjet milliós ember, tízezres repülőgép és páncélos veszteségei, az elsülylyesztett angolszász hajókaravánok 10 millió tonnát meghaladó mennyisége és az angolszász hadihajók további 30%-ának elvesztése 1942 tengeri ütközeteiben olyan eredmények, amit akkor tudunk igazán értékelni, ha a veszteségeket történetesen a mi oldalunkon képzeljük el. Az angol-amerikai bombázók európai terület elleni támadásaiknál átlagban a gépek 15%-át vesztették el. Az éjszakai bombatámadások aranykora is véget ért ez esztendőben.

Amerika hadbalépése az év folyamán lezajlott hadieseményeknél egyáltalán nem járt azokkal a következményekkel, amit előre beharangoztak jól fejlett propagandájukkal. Japán teljesen lekötötte az USA-t. Az afrikai partraszállások Libériában és az áruló francia tábornokok jóvoltából Francia Észak-Afrikában korántsem voltak olyan teljesítmények, amit például a bolsevisták kétségbeesett erőlködéseivel össze lehetne hasonlítani. Az igazi ellenfél 1942 első és utolsó harcaiban is változatlanul a Szovjet volt. A Szovjet veresége egyúttal az angolszászok vereségét is fogja jelenteni.

*

A hónap közepén befejeződött a Bjelijnél és Toropecnél bekerített szovjet erők megsemmisítése. A német arcvonal itteni részén most már csak Velikije-Lukinál folynak erős harcok, a többi szakaszon a nagyerejű szovjet támadás kifulladt. Az elkülönítve harcoló német harccsoportokkal a szállítórepülő alakulatok biztosítják az összeköttetést. Német, olasz és magyar repülőszázadok a kedvezőtlen időjárás dacára súlyos támadásokkal zavarták a szovjet hadműveleteket. A nagy Donkanyarban és attól nyugatra erős orosz támadások elhárítása folyik. Az orosz arcvonalról közölt decemberi adatok szerint két hét alatt 441 szovjet repülőgéppel szemben a saját veszteség 89 repülőgép. A harcok a Volga és Don között és a Terek-arcvonalon is változatlan hevességgel tartottak. A bolsevista hadvezetőség Rostov visszafoglalását és az attól kelet és délkeletre küzdő német erők elvágását tűzte ki nagy offenzivájának céljaként. Az ellenséges propaganda túlzott sikerhírekkel próbálta félrevezetni a világot mindaddig, míg Millerovo vonalából a német ellentámadás meg nem indult és a legmélyebben előretört szovjet harckocsialakulatokat meg nem semmisítette.

A bolsevista arcvonalon a légitámadások, Murmanszk, Kandalaksa, északi átrakó állomások, Moszkva környéki katonai célpontokon kívül mindenütt a szovjet támadások gyujtópontjai és az oda felvonuló anyagi és emberi utánpótlás ellen irányultak.

A magyar hadsereg arcvonalán részünkről voltak állandó sikeres rohamcsapatvállalkozások az egész front hosszában. Honvédeink vakmerő rajtaütésekben két hét alatt mintegy száz bolsevista fészket és földerődöt füstöltek ki és aktivitásukat a német hadijelentés is több alkalomal kiemelte. A karácsony csapatainknál nyugodtan telt el.

*

A Nyugat-Európa és Olaszország elleni légitámadások szórványosan tovább tartanak, ez alól még karácsony este sem volt kivétel. Az angolok főleg a Nyugat-Németország elleni támadásaiknál sok gépet vesztettek. A legsúlyosabb gépveszteség a december 18-i támadásoknál érte őket, 21 bombázójuk nem tért vissza a München környéki és Hollandia ellen intézett vállalkozásokból. Olaszországban Torinón kívül Napoly ellen irányult két légitámadás. Német bombázók Anglia elleni támadásaiknál a keleti és déli tengerpart kikötőit bombázták eredményesen. A Csatornában két alkalommal is előretörtek német gyorsnaszádok és megtámadtak angol partok alatt közlekedő hajókaravánokat. Angol légitámadási kísérletek Norvégia ellen a bevetett gépek elvesztésével jártak. Bordeaux mellett végrehajtott kisebb



Tuniszi vizek felett



Nagyüzem egy tuniszi repülőtéren

zavaró partraszállásnál az angol rohamcsapat megsemmisült.

*

A Földközi-tengeren és Észak-Afrikában a helyzet kevéssé változott. El Agheilánál a tripolisz—cirenaikai határon Rommel csapatai, miután Montgomeryt támadásra felfejlődni kényszerítették, utóvédek visszahagyásával újból kitértek. Montgomery bekerítési kísérletei nem sikerültek. Az afrikahadtest zöme már a Misurata-vonaltól nyugatra van, az angolok Syrte környékén követik az olasz-német utóvédet. A parti útra kényszerített angol főerők ellen erős légitámadások vannak folyamatban. Tobruk és Bengházi kikötője felé megindult angol utánpótlás is kiváltotta a tengely légierejének többszöri eredményes támadását.

A tuniszi hídfő mind erősebb lesz és az ott partraszállított tengelyerők eredményesen tartják sakkban a támadásra készülődő, óvatos amerikai csapatokat a Tunisz—Algír közötti hegyvidék hágóinál. Francia csapatok csatlakozása az angolszászokhoz, lassan megindult. Az északafrikai helyzet azonban még eléggé zavaros francia szempontból nézve. Darlan meggyilkolása sem sokat javított ezen a téren, bár az angoloknak kétségtelenül jól jött. Az angolszászok, miután Tunisz elfoglalása az első megrohanásra nem sikerült, erősítésekre is várnak és megkezdték az ottani franciaarab lakosságnak, mint segédnépnek, a felszerelését, hogy harcoljon Franciaország felszabadításáért.

A francia gyarmatbirodalomból miután Dakar és ezzel Francia Nyugat- és Délnyugat-Afrika Darlanhoz csatlakozott, Francia Szomáliföld De Gaulle-t ismerte el vezéréül, Pétainhez hű már csak a japán megszállás alatt levő Indokína maradt.

Rommel—Bastico és Nehring csapatainak egyesülése már csak rövid idő kérdése. Azóta, hogy a német—olasz légiszállító kötelék oly bravúrosan megteremtették Tunisz védelmének lehetőségét, egyre erősödik a tunisz—bizertai hídfőállás, amit pedig már december elején Eisenhower meg akart szállni.

A tuniszi fronton és az algíri partok kikötői ellen a tengely légiereje változatlan fölénnyel harcol és az ellenség födi és tengeri utánpótlását eredményesen zavarja.

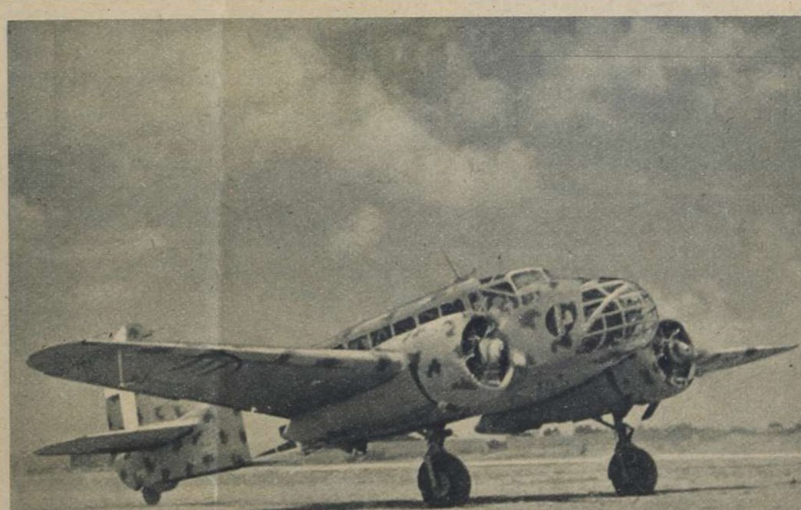
A tengeri háború decemberi eredménye kb. 250—300 ezer bruttó tonna hajótér elsüllyesztéssel fog zárulni. Ennek egyedüli oka az, hogy a hajókaraván forgalom lényegesen kisebb volt, mint az elmult hónapokban és az időjárás rendkívül kedvezőtlen az Atlanti-óceánon. A német-olasz-japán tengeralattjáróktól már egyetlen tengeren sem biztos a közlekedés. Cripps már hozzálátott bizottságával a tengeralattjárók és távolbombázók elleni eredményes harc kidolgozásához. A kérdést igazán megoldani azonban csak az elveszett hajótér pótlása után lehet. Ez pedig minden rekord hajógyártás dacára messze van.

*

Japán harctereiről is érkeznek hírek, hogy az amerikaiak és angolok is támadásokkal próbálkoznak. Burma északi része ellen folyamatban van Wavel támadása. Új-Guineán erős harcok folynak, a Salamon-szigeteken csend van, a tengereken sem volt különösebb esemény, csak a japán légierő kezdett erősebb támadásokba indiai célok ellen. Kalkutta több légitámadást kapott, úgyszintén Csittagong is. A harcok itt még kezdeti állapotban vannak.

*

Az 1943. év és negyedik háborús új esztendő hajnalán azt kérjük a Gondviseléstől, hogy kísérje hadiszerencse a magyar és szövetséges tengelycsapatok fegyvereit a jövő évben is és az igazságos békéért folyó harcokban segítsen a végső győzelemig.



Indul a Ca. 312. felderítő

# Egy bombázószázad harcai statisztikában

A számok beszélnek.

Ezt az igazságot használom fel most, mikor egyik bombázószázadunk életét, nyári haditevékenységét, a mennyiségek pontos kifejezőerejével, a számok fényében mutatom be a nyilvánosságnak. Példának a »Seprűnlovagló Boszorkány«-bombázókat, a hajdúsági fiúk századát választottam.

A »boszorkányok« hadicselekményei július 1-től szeptember 30-ig az alábbi képet mutatják:

A század 79 bevetést hajtott végre. Ebből 75 bevetés harcászati feladatot jelölt: azaz a »boszorkányok« 75 alkalommal, közvetlenül az arcvonalon avatkoztak be bombáikkal az éppen folyamatban levő földi hadműveletekbe. A 79 bevetés közül 4 hadműveleti volt. Másszóval: a gépek nem az ellenséges arcvonal fölé, vagy valahová közel hozzá, a környékére repültek, hanem távolba. Mélyen az ellenséges légtérbe hatoltak be és leszórt bombáik a folyó hadműveleteket közvetett úton segítették. Három hadműveleti feladat alkalmával három nagy orosz város pályaudvarát rombolták szét, egy esetben egy fontos ipari gócpont vált áldozatukká.

A század, a 79 bevetés végrehajtásával, 276 ellenség feletti repülést végzett. Az ellenség felett repült összidő óraszáma: 431 óra és 30 perc. Az ellenség felett teljesített 276 repülés alatt kereken 320 tonna súlyú bombát vetettek hadicélokra. Érdekes számok adódnak, ha megvizsgáljuk, hogy a 320 tonna ledobott bomba hogyan oszlott meg kilók szerint. Kiderül, hogy 50 kilósakból 1658, a 100 kilósakból 2118, a 250 kilogrammos »csomagok« közül pedig 101 darabot »nyomtak« a bolsik nyaka közé. A 250 kilós bombák aránylag kis száma a hadműveleti feladatok kevesebb esetével magyarázható. Ugyanis, hadműveleti feladatoknál a 100 kilón felüli bombák játszanak jelentős szerepet.

A feladatok végrehajtása természetesen más-más magasságból történt. A tűzcsapás magassága három ízben 1000 méter alatt, 25 esetben 1100—2100 méter, 49 esetben 2100—3100 méter között, két esetben 3100 méter volt. E számok ékesen mutatják, hogy a »boszorkányoknak« »van szívük« a kis magasságokhoz és célzásaik pontossága érdekében nemigen engedték zavartatni magukat a légelhárítástól. Pedig volt benne részük. Ellenséges szaklégvédelem (légvédelmi gépágyús és légvédelmi ágyús ütegek) 10 esetben igen erős, 21 esetben közepes, 15 esetben gyengébb tűzzel igyekeztek zavarni a támadásukat. Meg kell jegyezni, hogy a bolsevisták légvédelme helyenként igen erős volt. Hatásos lőelemképző birtokában vannak. Ha a vörösök szaklégvédelmet helyeztek el valahol, 8—10 ütegnél alább nem igen adták. De nem ritka, hogy 20—24 üteget is összevonnak egy-egy hely biztosítására.

Bolsevista csapatvédelem három alkalommal erős, hat alkalommal közepes, tizenegy alkalommal gyenge tüzet nyitott a »boszorkányokra«.

A 79 bevetés közül 30-at saját vadászbiztosítás oltalma alatt, 49 támadást mindennemű vadászkíséret nélkül hajtottak végre. Ellenséges vadászelhárítással egyetlen esetben találkoztak. Három ellenséges vadász támadta meg a saját kötelékből lemaradva, kieresztett futóművel, feladatát teljesítő egyik bombázót. A bombázó felvette és egy ellenséges vadászt lelőve, sikerrel vívta meg a légiharcot.

A század egyik legszebb haditettét szeptember 9-én hajtotta végre. Mind a hajózó, mind a földi rész, e napon nyári működésének legnagyobb teljesítményét nyujtotta. Szeptember 9-én hét bevető parancsnak tettek eleget: négy alkalommal egy-egy raj, három ízben pedig két-két rajnyi erő emelkedett levegőbe. Ezen az egyetlen napon 30 ellenség feletti repülést végeztek és 480 darab bombát dobtak 36 tonnányi súlyban a hajdúsági fiúk.

A győzelmet azonban nem mérik áldozat nélkül, legyen bárminő kitűnő eszközekben is letéve s a hozzávezető eszközök is csak eszközök, erényeikkel és hibáikkal együtt.

A »boszorkány«-század dicsősége nyári harccselekménysorozatát a következő anyag- és gépveszteség mellett vitte véghez:

Hengerfejleszakadás miatt öt gép hajtott végre kényszerleszállást. Az öt gép közül három pilótái lélekjelenléte és ügyessége következtében, saját hadirepülőterünkön simán földet ért. Egy gép, saját reptéren kívül, ugyancsak simán, 1 pedig behúzott futóművel szállt le. Légcsavarleszakadás miatt, saját reptéren kívül, 2 gép végzett simán kényszerleszállást. Mindkét gépet igen nehéz helyzetbe hozta a váratlan üzemi hiba. Az egyikkel, mintegy 60 kilométer mélyen az ellenséges arcvonal mögött járt személyzete, amikor levált az egyik motor légcsavarja. Nagy ügyeskedéssel sikerült csak saját terület fölé átkerülni vele. A másik gépet saját terület felett érte ugyan légcsavarleválás, de ez meg a balesot pillanatában, csupán 80 méter magasan volt.

Egyéb motorhiba következtében még 1 gép végzett kényszerleszállást simán, saját reptéren, 1 gép pedig reptéren kívül ért ugyancsak simán földet.

Ellenséges földi légvédelem 3 gépet lőtt le. Ebből 1 gép saját területen simán végzett kényszerleszállást, 1 gépnek közvetlenül a saját arcvonal mögött, sikerült szerencsésen leszállnia, de az ellenség földi tüzében a már üres gép megsemmisült. A harmadik gép ellenséges találattól kigyulladva, égve zuhant le, személyzetéből azonban ketten megmenekültek.

Saját hadireptéren történt leszállásnál 1 gép futókerekének gumitömlője kiszakadt, aminek következtében beperdült és összetört.

Könnyebb légvédelmi repesztalálatot kapott 10 gép.

Végeredményben, csak 5 gép esett ki teljesen.

Még egy érdekes szám: a »boszorkányokat« július 1-től szeptember 30-ig, 125 légiriadó érte, melyből 50 esetben kísért ellenséges bombatámadások között nem egy volt olyan, hogy alatta 150—160 bomba tűzcsapása hullott a század körletére. Az eredménye, miként a gépveszteségből már kitűnik, nullával egyenlő. Emberben a bombázás két könnyebb sebesülést okozott. Erkölcsi hatása pedig?... Azt hiszem mindent kifejez, ha azt írom: — a »boszorkányok« már megszokták!

Azt szeretném, hogy a közönség, amikor egy sikerekben gazdag »évad« végeztével egyik bombázószázadunk nyári hadicselekményeit így megpillanthatja a számok tükrében, ne csak olyat szemléljen, ahol a kedvezőbb adottságok és a kegyes szerencse következtében »semmi baj nem volt«, hanem egy olyan haláltmegvetően küzdő magyar bombázószázad eredményei tárul janak elébe, mely az ellenségen kívül, nem egyszer magával az anyaggal, fegyverével, a repülőgéppel is csatázott és csatázik.

Erre szinte iskolapélda a »boszorkányoké«.

(Honvéd haditudósító század, vitéz Szabó István hdp. őrm.)



Készülődnek a bombázók

# Kényszerleszállás Afrikában

*T. B. elbeszélése után.*

— Nem járhat minden bevetés sikerrel — mondta majdnem bosszúsan a százados. — Maguk, harctéri tudósítók, mindig csak lelőtt ellenséges gépről, telitalálatról és sikeresen megoldott feladatról akarnak hallani. Pedig néha bizony félre sikerül minden, mintha ennek az átkozott sivatagnak összes dsin és afrit lakója (az arab babona gonosz szellemei) megszállták volna a gépet.

— Szó sincs róla, — vettem vedelembe szakmámat és kartársaimat — mi harctéri tudósítók nagyon jól tudjuk, hogy közbe magukra is rájár a rúd, de amint az eleven példa mutatja, ép százados úr nem panaszkodhatik balszerencséről, mert úgy tudom, hogy a közelmultban is megúszott egy kis félresikerült kirándulást.

— Megúszni? Ember! Amikor odavész a jó öreg gép. Ezt nevezi megúszásnak!

— Jó, jó, tudom, hogy odaveszett a gép, de a lényeg tán mégis csak az, hogy most itt ülnek a sátorban, épségben és egészségben, sőt csodálatos módon a poharakban is piroslik valami cyrenaikai vinykó. Ezt is alighanem a dsinek és afritok varázsolták elő!

A többiek nevettek és a hosszú pilótahadnagy a pohara után nyúlt. Összehúzta szemöldökét, mint aki nagyon töri a fejét valamin és elgondolkozva kérdezte:

— Hogy is hívják azt a híres dsint?

Még nem ismertem a mókát, mert még csak néhány napja, hogy az orosz harctérről ide érkeztem az afrikai repülők közé.

— Milyen dsint? — kérdeztem ártatlanul.

Erre nagy gondolkozás és próbálgatás kezdődött. — Valami Pro, Prosch — kezdte a százados. — Nem, Frob. Frost — folytatta a rádiós altiszt. — Dehogy, — vágott bele a fegyverlövész őrmester — Probst, vagy ehhez hasonló...

— Már tudom — ujjongott a gyerekarcú megfigyelő-hadnagy — Prost, Prostnak hívják!

— Prost! Prost! — nevettek most mindnyájan és felém emelték poharukat.

Örültek mint a gyerekek, hogy beugrottam nekik. De hiszen ilyenek a mi afrikai repülőink, férfiak a harcban, mégpedig a legjavából és gyerekek a pohár mellett. Elnéztem őket, mialatt összekocintottunk. Arcuk nem is olyan napbarnította, mint az ember elvárná, különösen ettől az öt embertől, akikről tudtam, hogy alig egy hete menekültek meg a sivatag perzselő poklából. Hiszen épp emiatt a kalandjuk miatt kerestem fel ezt a messzire kitelepített különítményt és most úgy látszott, hogy szerencsém lesz, a hangulat kedvező volt ahhoz, hogy megtudjam a sivatagi kaland részleteit.

A különítmény parancsnoka, a százados, öreg repülő és öreg »afrikai«, a pilóta sovány, rendkívül hosszúlábú hadnagy, a megfigyelő és bombázó alig húsz éves szőke fiú, aki csak nemrég lépett elő hadnaggyá. Ők képviselik a gép személyzetének »könnyűsúlyú« részét, míg a rádiós altiszt valóságos boxbajnok, a gépfegyverlövész meg éppenséggel díjbirkózónak is beillenék.

— Hát hogyan is volt azzal a »félresikerült« bevetéssel? — tértem vissza a tárgyra.

— Tudósítást akar róla írni? — kérdezte fenyegetően a százados.

— Dehogy, dehogy, — ugrattam be most én őket — hiszen mi harctéri tudósítók csak a sikeresen megoldott feladatokról írunk.

— Hát nem bánom, elmondom, vagyis elmondjuk, mert csak azzal a feltétellel kezdek bele, ha mindenki elmondja a maga szerepét — fordult a százados bajtársaihoz. A pilótahadnagy nagyot sóhajtott és a többiek nevettek.

— Töltsetek a vendégnek, fiúk és ezzel start!

— Tudja, hogy különleges bevetésről volt szó. Előretolt repülőterünkről indultunk K...-oázis bombázására. Jó hosszú ugrás, mert még H... bázisunktól is kerek 2000 kilométernyi út oda-vissza. De az még nem számítana a jó öreg »Heinkel 111«-nek, csakhogy milyen 2000 kilométer! Az első órától eltekintbe, az útvonal majdnem egészen a célig minden támpont nélküli, végtelen homoksíkság fölött vezet. Kurzusunk délkeleti volt, tudja, hogy az állandó északi szél mellett azonban hiába tartja az ember a gép orrát pontosan az iránytű vonalán, az átkozott oldalszél állandóan tolja, sodorja a gépet és nincs alattunk se hegy, se más térképezhető támpont, amely segítene a tájékozódásnál. Hiszen egyetlen iránytűfok eltérés százkilométeres távon, két kilométernyi oldaleltérést tesz ki. Ezerkilométeres útnál tehát már húsz kilométerre lőne el az ember a cél mellett és ez elegendő abban a végtelen nagy semmiségben, hogy meg se lássuk az oázist!

Természetesen összeköttetésben voltunk kiinduló pontunk rádióállomásával és időközönként tájékoltunk B... és D... rádió bemérése után, csak épp a cél, K...-oázis leadója hallgatott, pedig máskor egész nap karattyolnak a Tommy-k. Tudja, hogy akkor könnyü rárepülni egy célra, ha ott szól a rádió, de hát azon a reggelen az angolok K...-i adója néma volt.

Mint mondottam, útvonalunk első 250 kilométere szaggatott, fekete, sziklás és dombos terep fölött vezetett, aztán feltárult alattunk a végtelen zerir, a deszkasíma homoksíkság. A térkép szerint utunk második órájában állandóan lapos, szürkés-sárga sikság felett haladtunk volna, anélkül, hogy a legcsekélyebb terep-egyenetlenség vagy tájékozódópont mutatkoznék. Ezzel szemben mintegy negyvenöt perc mulva egyes futóhomok dűne-láncok tűntek fel alattunk. Két lehetőség állott fenn: vagy az, hogy erős hátszéllel haladunk, — ami tekintettel arra, hogy induláskor északi szél fujt, amely a Líbiai sivatagban sohasem szokott északnyugatira átállítódni, kevéssé volt valószínű — vagy pedig az, hogy a térkép volt hiányos. A dűne-vonulatok mind sűrűbben mutatkoztak, a térképen csak K...-oázistól mintegy 100 kilométernyire szerepelnek dűnék, kétórás repülés után még nem lehettünk ott, tehát nyilvánvaló volt, hogy az alattunk húzódó dűnék még nem lettek felderítve és térképezve. Sohasem szerettem a dűnéket, amelyek a sivatagi utazásnak legnagyobb akadályai, most sem örültem annak, hogy közel két óra hosszat dűnék fölött kell majd repülnünk menet is, visszajövet is. Hiszen kényszerleszállás esetén ezek a futóhomok dombok éppoly veszélyesek, mint a sziklás terep. A gép menthetetlenül átvágódik rajtuk.

De hát az ember sohse gondoljon kényszerleszállásra! És ezzel átadom a szót illusztris pilótánknak.

A százados újabb cigarettára gyujtott, a pilótahadnagy pedig nagyot sóhajtott. Látszott, hogy nem szívesen emlékezik vissza a történtekre.

— Hogyan is kezdjem? Indulásunk óta pontosan két óra és harminc perce voltunk a levegőben. A motorokat a legnagyobb takarékossággal járattam, utazósebességünk tehát nem lehetett több mint 260 kilométer óránként. Célunktól, K...-oázistól mintegy 220 kilométerre lehettünk, de már közel az oázis-csoport legészakibb foltjához, a lakatlan Zieghen-mélyedéshez. Ott állítólag egy-két csenevész pálma áll, amelyek mellett valamikor kutat is ástak az arabok. Az olasz felderítők, akik G...-oázisból kiindulva hetenként berepülnek K...fölé, azt jelentették, hogy a Zieghen-kútnál ellenséges figyelő járőr tanyázik néhány sivatagjáró gépkocsival. Úgy beszéltük meg, hogy azon a tájon kissé elfordulok kelet felé, nehogy ezek meghallják gépünket és esetleg rádión figyelmeztessék az oázist.

Épp ezt az irányváltozást fejeztem be, amikor a baloldali motor minden előzetes móka nélkül, hirtelen *»kimaradt«*. Mintha elvágták volna. Csak úgy, egyszerűen, *elhallgatott!*

Persze, azonnal erősen húzott a gép balra. Amilyen gyorsan csak lehetett, kiegyenlítettem a vezérsík beállítást, de így is teljes erővel be kellett lépnem az oldalkormányt jobbra. Tudja az ég, mi ütött az öreg ládába, így még sohasem hagyott cserben! Már többször repültem csak az egyik motorral, sohasem kellemes dolog, de azért az egyoldalú húzást ki lehetett egyenlíteni. Ez egyszer alig sikerült. Amellett rohamosan süllyedtünk, mert hiszen a legnagyobb terheléssel indultunk. Tizenkét közepes súlyú bomba, 3300 liter benzin, öt személy és, mivel a bombázás után alacsony támadásra készültünk, a gépágyún és három gépfegyveren kívül még az összes páncéllemez! Rohamosan fogyott a magasság és alattunk az átkozott dűnék!

A százados úr kiáltott a telefonba, hogy vigyázva, nagy ívben forduljak északnak szél ellen. Mivel a bal motorunk




állt, jobbra kellett fordulnom, ezalatt is jó messze sodródtunk az átkozott Zieghen kút irányába.

Láttam, amint a százados úr gyors mozdulattal állította a bombakioldót »kényszer ledobásra«, (ilyenkor a bombák biztosítva maradnak és a becsapódásnál nem robbannak) a következő pillanatban éreztem, hogy kinyíltak a bombaaknák és megkönnyebbült a gép, de azért a variométer csak továbbra is erős süllyedést mutatott.

Képtelen voltam tartani a magasságot, de még az egyenes irányt is. Azt hittem, hogy megszakad a jobb lábam, annyira be kellett lépnem az oldalkormányt. Hiába, öreg volt már a láda, hiszen már több mint egy éve használtuk, azóta sohasem volt hangárban, mindig csak a nap sütötte és a szél cibálta a szabadban. De most csak mondja tovább a »gyermek«, hogyan sietett a segítségemre!

A »gyermeknek« nevezett megfigyelő hadnagy könyörgőn tekintett a századosra.

— Én? Én nem tettem semmit...

— De igenis, — vágott közbe szigorúan a százados — parancs nélkül cselekedett, mert én ilyen parancsot nem adok. Azt tette ugyanis, hogy előremászott a vezetőfülke orrába, ott hasonfekve kézzel megfogta az oldalkormánypedált és *minden erejével előrenyomta, hogy segítsen a pilótának!*

— Ennek meg is volt a hatása, — folytatta a pilóta — úgy ahogy szél ellen tarthattam a gépet, de akkor már közel is volt a föld. Úgy jöttünk le, mint a kő!

— Most magán a sor — fordult a százados a rádiós altiszthez.

— Hát kérem, én ma sem mondhatok mást, mint hogy a százados úr a telefonba mondta be nekem a szöveget és nem cédulára írva adta át!

Mindnyájan nevettek az altiszt panaszos hangján, sejtettem, hogy itt valami hiba történt, kérdőleg tekintettem vendéglátó gazdámra.

— Tudniillik *én* navigáltam, — vette át a szót — miután ledobtam a bombákat és ez a »gyermek« elmászott a lábam között előre, épp csak annyi időm volt, hogy az utolsó rádióbemérés helyétől felmérjem a térképre a közben megtett utat az óra szerint. Le kellett vonnom a jobbforduló ívét is. Láttam, hogy gyorsan közeledik a föld. Nem akartam időt veszíteni a firkálással, viszont életkérdés volt, hogy még a levegőből leadjuk az S. O. S. jelzést, mert hiszen számítanom kellett arra, hogy a »hasra szállásnál« megsérül a géppel együtt földi leadónk is. Ezért mondtam be neki a szöveget:

SOS, NL, 30, Km, N, Zieghen, SOS, BL (SOS Notlandung 30 Km Nördlich Zieghen SOS Bauchlandung: Kényszerleszállás 30 km északra Zieghentől, hasraszállás.)

Meg is ismételte szóról-szóra, néhány másodperc mulva már le is adta és jelentette, hogy bázisunk állomása nemcsak felvette, hanem meg is ismételte a szöveget. Hogy aztán milyen baj származott ebből, arról most még ne beszéljünk — intette le nevetve a százados az altisztet, aki közbe akart szólni. — Elég az hozzá, hogy SOS hívásunk és helymegjelölésünk idejében elment és fel is fogták. De most csak folytassa a pilóta.

— Hát nem mondhatok sokat. Közel volt a föld, levettem a jobb motorról a gázt. Láttam, hogy két átkozott düne között, úgynevezett »düne-folyosóban« érünk földet. Ott kemény a homok, le lehetne szállni kerékre is, villant át az agyamon. Föntről nem láthattam ezt idejében abban az átkozott vakító napsütésben. Ki akartam ereszteni a futóművet, de addigra már túlságosan elvettem a gép sebességét. A százados úr szerencsére ordított a telefonba, hogy hagyjam, mert különben átesünk. A sebességmérő alig mutatott száznegyvenet, már késő volt. Hát csak tartottam a gépet... kikapcsoltam a gyujtást... még kiáltani akartam a »gyermeknek«, hogy bujjon hátra... aztán felütődtünk... csúszott az öreg láda, minden recsegett, kétoldalt magas hullámot vetett a homok... aztán végre csend lett. Láttam, hogy a százados úr kezében tűzoltókészülékkel ledobja a felső burkolatot, aztán hallottam, hogy kiáltja: mindenki kifelé! De tessék tovább folytatni, hiszen én már bevallottam mindent...

— Attól féltem, hogy tán kigyullad a gép. Tán beszakadtak a benzintartályok? És láttam, hogy a »gyermek« a felütődés pillanatában fejjel ment keresztül az üvegburkolaton! Ott maradt a helyén, csakhogy rajtunk segítsen!

— Kiugrottam és előre rohantam, hogy kiszabadítsam. Nem is hittem volna, hogy ilyen könnyen szedem szét kézzel az üvegbúra rámáját. Kihúztam a fiút és elvonszoltam a géptől. Eszméletlen volt és vérzett az arca. Közben jöttek a többiek is segíteni. Félszemmel őket számláltam, a másikkal a gépet figyeltem, hogy mikor tör elő a láng. Hála legyen Allahnak, nem támadt tűz! Néhány perc mulva már mindnyájan megkönnyebbülve álltunk lassan magához térő bajtársunk körül. Szóval megúsztuk a dolgot!

A százados felemelte poharát és mindnyájan némán koccintottunk. Néztem ezeket az embereket, akik kritikus pillanatokban is egymásért cselekesznek. Igazi repülőbajtársak. Most már nagyon kíváncsi voltam a továbbiakra.

— A földi adóval leadtátok, hogy épségben vagytok?

A százados a rádiós altisztnek kínált cigarettát. — Tessék, a maga szakmája, csak valljon be mindent!

— Köszönöm. Hát ami azt illeti, a földi készülékkel baj volt. Tudniillik, mindig két kis ládában tartogattuk, a kettő között laticel gumipárnával. Ezt a párnát előző nap kivettem, hogy legyen mire ráülnie a százados úrnak.

— Persze, én voltam a hibás? — A különítmény parancsnoka tréfásan méltatlankodott.

— Bevallom, hogy nem tettem vissza. De a készülék eredeti ládájában úgyis rúgózva van felfüggesztve. Azt a gumipárnát csak külön óvatosságból használtam. Talán úgysem segített volna. Elég az hozzá, hogy a készülék a hasraszállás ütődésénél megsérült. Az egyik adócső fémfonala elszakadt.

— Bizony ott álltunk rádióleadó nélkül — folytatta a százados. — Mondhatom, mikor ezt megtudtam, melegem lett. Tán százszor is megkérdeztük ezt a szerencsétlen flótást, hogy SOS hívásunkat csakugyan felvették-e a bázison és, hogy kifogástalanul megismételték-e a megadott helyjelentést.

Egyelőre úgysem tehettünk mást, mint hogy berendezkedjünk a várásra. És ezennel átadom a szót sivatagi remeteéletünk főhősének, a főszerelő és fegyverszakértő őrmester barátunknak.

Az atléta termetű őrmester, aki eddig figyelmesen hallgatta bajtársai előadását, szabadkozás nélkül, mosolyogva szőtte tovább a történetet.

— Mindjárt azzal kezdem, hogy miért neveznek most »főhősnek«. Már egy éve járok a százados úrral és ezalatt megtanulhattam egyet s mást. Nos, amikor a hadnagy urat lefektettük az egyik szárny árnyékában és elővettük a gépből a »sivatagi szükségfelszerelést«, előhoztam azt a kis benzinfőzőt is, amelyet rejtve mindig magammal hoztam a gépben egy csomag teával és cukorral együtt. Így a Primus-főzőmmel én lettem a főszakács!

— Miből is áll a sivatagi szükségfelszerelés? — szakítottam meg az őrmester mondókáját.

— Megvan abban minden, ami kényszerleszállás esetén a sivatagban kell. Mindenekelőtt a könnyen hordozható víztartályok, fejenként napi 3 liter, négy napra. Aztán fejenként hat csomag, hat napra való élelemmel. Mindez könnyű hálózsákba csomagolva, amelyet ejtőernyős leugrás esetén még fel is lehet csatolni. Egy nagykarimájú, duplánbélelt vászonkalap napszúrás ellen, kézi iránytű, kötszer, kis patika és fémtükör.

A déli órákban persze pihenőt rendeltem. Számonvettem élelmiszerkészletünket, sajnos, a fejenkénti hatnapi adagon kívül nem volt semmi harapnivalónk. Vízkészletünk napi három liter fogyasztás mellet, épp tíz napig tartott volna, azért már most is szigorúan betartottuk a legnagyobb takarékosságot. Az ebédtől, afrikai szokás szerint, most is eltekintettünk, hiszen, hála az őrmester Primus-főzőjének, meleg vacsorát készíthettünk a konzervekből és utána teát főzhettünk, amelyet a szerencsére épségben maradt hőpalackokban eltehettünk reggelire is.

Estefelé többször is úgy véltük, hogy távoli motorzúgást hallunk, de a nap lenyugodott és ránkborult a csillagfényes éjszaka, anélkül, hogy történt volna valami. Azzal vigasztalódtunk, hogy H.. bázisunk és G....-oázis között tán csak az éjszaka folyamán jött létre rádióösszeköttetés, úgyhogy olasz bajtársaink majd csak hajnalban indulnak keresésünkre.

Már jóval napkelte előtt talpon voltam. Felmásztam a düne tetejére és onnan figyeltem észak felé. Alattam szegény gépünk, mint valami túlvilági griffmadár lapult a homályba burkolt homokterületen. Csak amikor meghasadt a keleti láthatár és szinte másodpercek alatt élessé váltak a körvonalak, hirtelen megváltozott a kép és elém tárult az emberi gyarlóság szörnyű tehetetlensége a sivatag végtelenségével szemben.

Páciensünk jól töltötte az éjszakát, a forró reggeli tea új erőt öntött mindnyájunkba. Tettünk, vettünk a gép körül, de vigyáztam, hogy senki se fárassza magát, nehogy már a délelőtti órákban vízivásra kerüljön a sor. Minél később issza az ember az első kortyot, annál jobban takarékoskodik a vízzel. Mert ha ebben a száraz levegőben egyszer elkezdtük szomjúságunk csillapítását, akkor bizony már nehéz abbahagyni.

Elmult a délelőtt, a forró déli órák és a végtelen délután. Másodszor is ránkesteledett. Vacsora után »nagytanácsot« tartottunk. Ahhoz kétség sem fért, hogy SOS hívásunkat felvették, mert hiszen meg is ismételték, a helymegjelöléssel együtt. Azóta G....-oázist már holtbiztosan értesítették. Ha netán ott nem lett volna startra kész gép, akkor valamelyik frontrepülőtérről küldenek segítséget. Ebben az esetben azonban először is G...-oázisba repül a mentőgép. Hozzánk ez a 400 kilométernyire fekvő kis olasz erőd a legközelebbi lakott hely. Persze az ellenség által megszállt Zieghen-kúttól és K...-oázistól eltekintve.

Lehet, hogy olasz bajtársaink kis »Gebli«-gépeikkel nem indulhattak sem tegnap, sem máma. Annál biztosabban megjönnek holnap, akár az oázis kis felderítői, akár valamilyen frontgép!

És ha nem jönnek holnap, azután sem? Tudtam, hogy mint öreg sivatagjárónak, nekem kell ügyelnem bajtársaim hangulatára, nehogy erőt vegyen valamelyiken a »sivatagi szorongás«. Nem tréfa és nem dajkamese ez. Hosszú afrikai bolyongásaim alatt már nem egyszer tapasztaltam még bennszülötteknél is. A »tériszonynak« valami rokonjelensége, csakhogy fordított formában, a végtelen határtalanság által előidézve. Ha nem jönnének? Az ötödik és hatodik nap élelmiszeradagját elfelezzük, ezzel nyolc napra nyujtjuk itttartózkodásunk idejét. A kilencedik napon hajnalban gyalog nekivágunk délnek, a Zieghen-kútnak. A távolság nem lehet több, mint legfeljebb 40 kilométer. Ennek felét megtesszük a kora reggeli órákban. Azért kell nappal mennünk, hogy megtaláljuk a Zieghen—K...i karavánutat. A forró órákat átalusszuk, délután majd csak megtaláljuk a kutat és .......... az angol járőrt.

Emlékszem, hogy bajtársaim milyen némán hallgatták fejtegetésemet. Nem a sivatagi gyalogbarangolás veszélyére gondoltak, hanem ...... hadifogságra. Ez az esténk borús hangulatban végződött, de jobb volt a fiúkat minden eshetőségre előkészíteni, mint a teljes bizonytalanságnak kitenni.

Harmadnap megint csak nem történt semmi! A nap egyetlen eseménye egy kimerült sármány érkezése volt. A tavaszi madárvonulás idején már többször találtam ilyen lemaradt vándormadarat a sivatagban. Szegénykék, ilyenkor utolsó erejükkel vergődnek oda, ahol valami élőlényt látnak, ott remélnek élelmet és vizet. Ott üldögélt a gép árnyékában, de hiába toltunk feléje vizet egy sajkafedőben, nem értette meg jószándékunkat és nem ivott. Végre pilótánknak ötlete támadt. Az egyik vászonborítást kiterítette a szárny alatt, annak közepét lenyomta a homokba és ebbe a kis mélyedésbe töltött vizet. A sármányt óvatosan ráhajtottuk a vászonra, aztán átmentünk a másik szárny alá, onnan lestük. Sokáig ott pihegett egyhelyben, aztán végre megindult a kis víztükör felé, fejét ide-oda forgatva nézegette és végre is inni kezdett. Szinte ujjongtunk az örömtől. Betegünk — aki egyébként örvendetesen összeszedte magát — mindjárt ki is jelentette, hogy ez jó jel!

Este aránylag elég jó kedvűek voltunk, csak a derék rádiósunk volt szótlan. Egész nap a megsérült földi adóval babrált. Magamban sajnáltam szegényt tehetetlen szenvedése miatt. Hiába, a gép nagyadójának csövei nem illettek a kis földi adóba.

Ránkvirradt a negyedik nap hajnala. Elhatároztam, hogy már a mai élelmiszeradagot is elfelezzük, bár amúgy is meglehetősen éhesek voltunk, hiszen nem éppen nagyok azok a napi adagok. Kora reggel mintha megint motorzúgást hallottunk volna kelet felől. Ott, mintegy 40 kilométerre tőlünk, vonul a G.... és K....-oázisokat összekötő, vaskarókkal megjelölt, 650 kilométer hosszú útvonal. A háború kitörése és K.... ellenséges megszállása előtt azon jártak az olasz helyőrségek a két oázis között. Ennek mentén mintegy 60 kilométeres közökben, bádogpiramisokból és fémből készült széliránymutatóval ellátott szükségleszállóhelyeket létesítettek. Tíz ilyen sivatagi repülőtér fekszik a karókkal jelölt »út« mellett, G....-oázistól kiindulva K....-oázis felé, *egytől tízig* megszámozva. Tán a hetenként K... fölé ellátogató olasz távfelderítőgép haladt arra? Érthetetlen volt, hogy minket nem keresnek.

Képzeljék el a helyzetemet! Jövet én navigáltam és a kényszerleszállás idején én állapítottam meg hollétünket. A leglelkiismeretesebb számításaim szerint sem lehettünk máshol, mint 30—40 kilométernyi köríven a Zieghen-mélyedéstől északra. Tegyük fel, hogy az oldalszél és a jobbraforduló miatt valamivel elsodródtunk eredeti útirányunktól délnyugat felé. Akkor is még ránktalálhattak volna, ha félkörben keresnek Zieghentől kiinduló sugáron. Már vagy húszszor végigszámítottam navigációmat. Messze elsétáltam a dünék közé, ott számolgattam mindig újra és újra. Most bevallom maguknak, hogy azért bolyongtam oly sokszor távol a tábortól, mert nem akartam, hogy lássák kínlódásomat. Tudtam, hogy mindig bíztak bennem. Ha most észrevették volna, hogy mindig újra számítom térképhelyzetünket, erőt vett volna mindnyájukon a reménytelenség. Szörnyű felelősségérzés nehezedett rám. Nem olyan, mint távfelderítésnél, bombázásnál vagy a legpokolibb elhárítótűzben. Alattomos, idegtépő, kínzó érzés. Hiszen ha jövet eltévedtem és az SOS hívással téves helymegjelölést adtam, akkor *gyalog* sem érhetjük el a Zieghen-kutat. *Én* már láttam szomjanhalt embereket, sőt már tapasztaltam a szomjhalál előjeleit és most... négy bajtársam életéért feleltem!

A százados néhány pillanatra elhallgatott és merően nézett a gyertya lángjába. Kezét homlokához szorította és hirtelen, gyorsan folytatta.

— Nem! Nem tévedhettem, hisz a motor leállása előtt négy perccel vettük az utolsó rádiótájolást B...... és D.... repülőterektől. Tán a kereső gépek követnek el valami hibát, de majd mindig nagyobb íven fognak keresni. És most mondja el, — fordult a megfigyelő hadnagyhoz — hogy délben mi történt.

— Engem tudniillik még »betegnek« kezeltek, ezért felküldtek őrnek a düne peremén készült »páncélerődbe«. Ott burkolóponyvából szép árnyékos sátrat készítettek, jó puha fekvőhellyel. Pont délben valami rezgést láttam délnyugati irányban. Először csak egy pillanatig láttam, mert mindjárt eltűnt a délibábos víztükörben, de nem vettem le a szememet többé arról a pontról. Néhány perc mulva ismét feltűnt valami, ami az előbb nem volt ott, valami sötétebb folt, nagyon messzinek látszott, aztán kibonakozott és... mozgott!

Rámeredtem a távcsővel, hogy káprázott a szemem, aztán hirtelen feleszméltem és kiáltottam a többieknek: gépkocsi! Rohantak fel a dűnére, a százados úr kiáltott, hogy lassan, lopakodva mozogjanak és mindenki rejtőzzék a páncéllemezek mögé.

Egyideig a hullámzó hőrezgés megint elnyelte, aztán ismét feltűnt, most már sokkal közelebb, mintegy kilométernyi távolságban. A távcsővel könnyen fel lehetett ismerni: *angol járőrkocsi volt!*

De minek mondjam én, hiszen a százados úr mindenkit beosztott fegyverhez, csak nekem nem jutott.

— Jól van, hát folytatom, elég, hogy ő fedezte fel a közelgő veszélyt. Lapultunk a gépfegyverek mögött és lestük hogy Tommy mit fog csinálni. Mintegy ezer méternyire megállt és percekig nem mozdult. Alighanem távcsővel nézte a vele szemben fekvő gépet. Azóta rájöttem, hogy alighanem nem is vette észre, hogy a gép hasraszállást hajtott végre. A sivatagban, a déli órákban a hőrezgés mindent eltorzít és »felemel«. Az angol kocsit is úgy láttuk, mintha víz tükrén lebegne. Valószínűleg ők sem láthatták, hogy az öreg láda a hasán fekszik. Tizenkét óra hat perckor megindult és déli irányban gyorsan távozott. Utána céloztam a kis menetiránytűvel, 190 fokon haladt, valószínű-

leg a Zieghen-kút felé, hogy erősítést hívjon.

Ennek a fele sem volt tréfa! Legkésőbb holnap reggel itt lesznek, tehát be kell rendezkednünk a védelemre. Összes készletünket felhoztuk a »páncélerődbe«, aztán nekiláttunk leszerelni a gép faroksíkját, egyrészt, hogy azzal árnyékot biztosítsunk magunknak, másrészt, hogy annak sárga színével álcázzuk állásainkat. Munkaközben a legszebb terveket főztük. Valószínűleg három vagy legalább is két kocsival jönnek. Egészen közel engedjük majd őket, hadd szálljanak ki és vizsgálják a gépet. Aztán, ha lehet, megadásra szólítjuk fel őket, ha másképp nem megy... három gépfegyver és gépágyú itt marasztalja őket! A zsákmányolt kocsikkal aztán könnyen megmenekülünk G... felé.

Örültünk, mint a gyerekek és dolgoztunk, mint a rabszolgák. Csak a mi kedves rádiós barátunkkal volt baj. Már előző nap is komoly aggodalommal figyeltem. Mindig a gép egyik szárnya alatt ült és furcsa mozdulatokat végzett a jobbkarjával. Eleinte azt hittem, hogy még fájlalja a vállát, amelyet a felütődés pillanatában megrándított, de most, mialatt a faroksíkot szereltük, megint csak ott ült és különös figurákat ír a levegőbe. Egyszerre csak elkezdett pisszegni és mereven nézte a magasra nyujtott kezét. Szentül meg voltam győződve, hogy kitört rajta a sivatagi őrület! No csak mondja most tovább, mert utóvégre magáé a dicsőség!

Az altiszt csöndesen nevetett és egy pillanatig üres poharát fogdosta. Hirtelen felemelte a gyertya lángja fölé és különös mozdulattal forgatta.

— Tudniillik úgy volt, hogy az egyik adócső fémfonala volt elszakadva. Azt forgattam már előző három nap is, abban a reményben, hogy helyreállítom az érintkezést. Amikor a százados úr azt hitte, hogy megbolondultam, akkor sikerül! Azért pisszegtem, mert nem mertem hangosan kiáltani, nehogy ismét elbillenjen. Ez volt kérem az egész.

— Dehogy is volt, — vágott közbe a pilóta — vagyis igaza van, ez volt az eddigi balszerencse vége és a menekvés kezdete. Százados úr emlékszik? Halkan kérdezte tőlem, hogy az altisztnek vajjon mi baja lehet? Akkor odamentem és én is megijedtem, mert ő meg azt suttogta, hogy ne jöjjek a közelébe és ne nyúljak hozzá. Aztán kért, hogy az egyik akkumulátorról két kábelt vezessek ki a gépből. Akkor már mind körülálltuk és kezdtük érteni a dolgot. Jaj de sokáig tartott, amíg az őrmesterrel kiszereltük a kábeleket! Aztán rádiósunk suttogó utasításai szerint, árampróbát tartottunk. Ő azalatt mozdulatlanul ült a homokban és egyhelyben tartotta azt az átkozott csövet. Egyikünk sem mert röhögni, pedig csuda furcsa helyzet volt. Végre nagy óvatosan a százados úr odatartotta az egyik drótot és én lélekzetvisszafojtva közeledtem a másikkal. Egy sercenés és... meg voltunk mentve!

Meg kell vallanom, hogy egy pillanatig azt hittem, hogy ismét engem ugratnak. Hát ilyen »hajszálon« függhet öt ember élete? Láttam, hogy csillogo szemmel, a visszaemlékezés örömével fordulnak mindnyájan parancsnokuk felé. De ez még nem volt minden!

— Hát mit szól hozzá? Létrejött a rádióösszeköttetésünk a bázissal. Tudom, hogy Nobile emberei sem ülték körül azt az ördöngös kis készüléket lázasabb várakozással, mint ahogyan mi lestük bajtársunkat délután két órakor. Ez volt bázisunk legközelebbi ügyeletes ideje. Bevallom, kicsinyhitű voltam. Azt mondtam magamban, hogy bázisállomásunk négynapos hasztalan lehallgatás után már nem tartja be a megállapított ügyeletes időket. Előre készültem a keserves csalódásra, hogy mégsem működik a készülék. De Allah ismét velünk volt! Alig félperces billentyűzés után már láttam rádiós bajtársunk szemén, hogy létrejött az összeköttetés, hallottuk mindnyájan az ütemes sípolást a fejhallgatóban. Még hozzá délután kettőkor, amikor rendszerint legrosszabb a vétel!

És most jön a nagy meglepetés. Jól figyeljen ide. Emlékszik, hogy nem írásban, hanem a gégemikrofónon át adtam le SOS hívásunk szövegét. Arra is emlékszik, hogy derék barátunk itt megismételte a szöveget, mielőtt leadta. Nos, én a helyzetünket így adtam meg: *30 km N Zieghen.* (30 kilométerre északra Zieghen-től.) Ez a jámbor hamburgi, aki, ahelyett, hogy csak rádiózna, titokban a térképeket is nézi, valahol látta, hogy G....- és K....-oázisok között *tíz* számozott leszállóhely van. Hiszen nem tehet róla, hogy nem érti az arab helységneveket, de legalább ne adta volna le: *30 Km N Sieben* (30 km északra a *hetestől*)!

Amikor nekem megismételte a szöveget, az egyoldalú motorzúgásban és az általános izgalomban nem értettem, hogy *siebent* mond *zieghen* helyett. Igy hát négy napja keresnek innen száz kilométerre a *hetes* leszállóhelytől, tudja az ég már, milyen messze északra!

Egy óra is beletellett, míg mindezt kimagyaráztuk és ígéretet kaptunk, hogy azonnal értesítik olasz bajtársainkat G....-oázisban, akikkel a keresés megindulása óta állandó összeköttetésben vannak. Mit mondjak még? Hogy kiszereltünk a szegény Eftah Einak-ból mindent, ami értékes, hogy fél hat óra tájban motorbúgást hallottunk és úgy jött felénk egy kis »Gebli«, minha zsinóron húzták volna és hogy tíz perc mulva összeölelkeztünk olasz bajtársainkkal?

De még nem is volt a vége, mert az olasz fiúk, amikor elmondtuk nekik, hogy délben itt járt az angol járőrkocsi, azonnal elstartoltak Zieghen felé és épp csak napnyugtára tértek vissza, leszállás előtt körülbillegetve a dűnéket. Utólérték a két kocsira szaporodott járőrt Zieghen és K.... között és gépfegyverükkel lángba lőtték az egyiket, némi kárpótlásul a szegény Heinkel 111-ért.

Aznap éjjel ottmaradtak olasz bajtársaink. Gyönyörű sivatagi éjszaka volt, friss kosztot is hoztak és néhány palack Chiantit. Nem sokat aludtunk azon az éjszakán! Kora reggel még két »Gebli« érkezett, miután este már jelentettük megmentésünket rádión. Felpakkoltuk a gépünkből kiszerelt fegyvereket és műszereket, aztán indulás előtt elvégeztük a szomorú aktust: felgyujtottuk a jó öreg Eftah Einak-ot. Képzelheti, hogyan égett, közel 3000 liter benzinnel! Amint repültünk olasz megmentőinkkel G.... felé, *még vagy félóráig láttuk a hatalmas füstoszlopot,* mint valami óriás világítótornyot a dűnék tengerén.

De, ejnye... hogyan is hívták annak a toronynak az őrét? Valami Fro... vagy Prob...

— *Prosit!* — emeltem most már én elsőnek poharamat.

**A KIS HENCEGŐ**



**Kakas: Csak semmi riadalom gyerekek, majd én elintézem azt a gépmadarat.**



**A repülés őskorából**



**Légitámadás a mezőn**

# Olaszország a légiháború központjában

*Kétségtelen, hogy a világ ítélőszéke előtt a légiháború elfajulásáért és a polgári lakosság ellen vezetett, mindinkább fokozódó repülő terrortámadásokért a felelősség Angliát terheli. Míg mult év óta ezek a brit terrortámadások főként a nyugatnémetországi nyilt városok ellen irányultak és úgyszólván semmi eredményt nem értek el, addig újabban állandó, nagy éjjeli támadások indultak meg Nápoly, Génua, Turin, Milánó és egyéb északolaszországi városok ellen. Itt is, akárcsak Németországban, pótolhatatlan kulturértékek semmisülnek meg, a lakosság ártatlan tömegei pusztultak el, katonai kár pedig alig állott elő.*

*Az olasz nép férfias és fegyelmezett magatartása nemcsak Olaszország barátainak és szövetségeseinek bámulatát és tiszteletét érdemli meg, hanem az egész kulturemberiségét. Itália ma a brit hadvezetés terrorisztikus és brutális megfélemlítési hadjáratának főcéltáblája, amelynek főeszköze a nyilt olasz városok nehéz és legnehezebb bombázása és megbecsülhetetlen kulturértékeinek megsemmisítése. Anglia ezirányti céljait nem más, mint maga Churchill angol miniszterelnök ismerte be, aki kertelés nélkül bevallotta a parlament előtt, hogy a Royal Air Force eddigi és jövőbeni támadásainak célja az olasz nép erkölcsi ellenállóerejének megtörése, amit az olasz városok és polgári lakosságának kíméletlen bombázásával vél elérni. Churchill beszédéből még az is kitünt, hogy az északafrikai inváziós hadjárat főcéljai között szintén elsősorban szerepel újabb kiindulási alapokat szerezni a délolaszországi városok hatásos bombázására. Ez a nyilt bejelentés nyilvánvalóan a következő célt szolgálta: az olasz nép megfélemlítése és háborus akaratának gyengítése.*

*A brit politika és a brit hadvezetés nyelvezete azonban különböző. Így a már régebbi nyilatkozatok alapján ismert brit bombázó főparancsnokság az olaszországi légi hadműveleteknek szükségességét a hírügynökségek előtt meglepő nyiltsággal a következőkkel indokolja:*

*1. Kétségtelenül Olaszország alkotja Franciaországon és a Balkánon kívül »Európa várának« ú. n. puha helyeit, amelyek alkalmasak eredményes támadásokra és esetleges betörésekre.*

*2. Olaszország eszményi légiháborús célterület, mert iparközpontjai igen zsúfoltan csak néhány helyen, főként Északolaszországban fekszenek.*

*3. A földrajzi adottságok jóformán lehetetlenné teszik a nagy hadfelszerelési központok és teljesítőképes kikötők áttelepítését.*

*4. Olaszország közlekedési hálózata túlterhelt, főként az ország északi részében, mert a Németországból állandóan átfutó milliótonnányi szénvonatok teljesen lefoglalják.*

*5. A fenti közlekedési mizéria lehetetlenné teszi a veszélyeztetett városok nagyobbarányú kiürítését. És végül*

*6. Itália előnyös időjárási viszonyai egész éven át igen kedveznek az éjjeli légi hadműveleteknek.*

*Mondanunk sem kell, hogy egyetlen felsorolt indok — talán a kedvező időjáráson kívül — sem állja meg teljesen helyét, mert hála a fascista kormányzati előgondoskodásnak, minden előkészület megtörtént a hadfelszerelési ipar és népesedési központok decentralizálására. A vasutak messzemenő villamosítása, vizierők felhasználása révén, tehermentesíti a szénhelyzetet és a közlekedési nehézségeket. Amint — akárcsak Németországban — az olasz közvélemény egyöntetü állásfoglalása mutatja, a kíméletlen bombázásokkal és nyilt fenyegetésekkel az angolok éppen az ellenkezőjét érték el: távol attól, hogy a brit kívánságoknak engedelmeskedjék, az olasz nép nyugodt elhatározással és megacélozott győzelemakarással tekint a háború jövendő fázisa elé. Férfias nemzetet terrorisztikus eszközök nem rendíthetik meg elhatározásaiban. Ezt az »Örök Itália« történelme nem egyszer bebizonyította.*

*Mindazokat, akik a mostani igazi világháború közepette még érzékkel bírnak az emberi kultura, a szép és humanizmus iránt, csak útálattal töltheti el a brit brutális harceljárás. Kétségtelen, hogy a háború kérlelhetetlen törvényeivel mindig sok borzalmat hozott a résztvevő országokra és sok országban megsokszorozta a polgári lakosság veszélyeit és szenvedéseit. De brit barbarizmus kellett ahhoz, hogy repülőhadak sorai indíttassanak dolgos városok munkásnegyedei és megbecsülhetetlen művészeti és történelmi emlékek fölé csupán azért, hogy az érintett lakosság megfélemlíttessék. Eddig Génua, Turin és Milánó azok az olasz városok, amelyekben az emberi törekvés évszázadokon át szép és örökéletű alkotások iránt gyönyörű kulturemlékeket emelt és most ezek ennek a barbár hadviselési eljárásnak áldozatai.*

*Ennek természetes visszahatásaként a Duce december 2-án törvényhozó testületek előtt tartott nagyhatású beszédében hitvallást tett az olasz nép rendíthetetlen háborús akaratáról és kellő módon bélyegezte meg az angol barbár hadviselési eljárást.*

*Az olasz városok bombázását illetően a Duce pontos számadatokat közölt, hogy rámutasson ennek kapcsán milyen túlzott — nyilvánvalóan sugalmazott — hírek keringenek. Hangsúlyozta, hogy az angolok főként lakónegyedeket támadtak meg. Milánóban 30 ház teljesen elpusztult, 411 súlyosan, 1973 könnyebben megrongálódott. Összesen 2414 épületet ért találat.*

*Turinban 161 ház omlott be, 874 súlyosan, 2185 könnyebben megrongálódott. Összesen 3230 házat ért találat.*

*Savonában 6 ház pusztult el, 44 erősen, 970 könnyebben megsérült.*

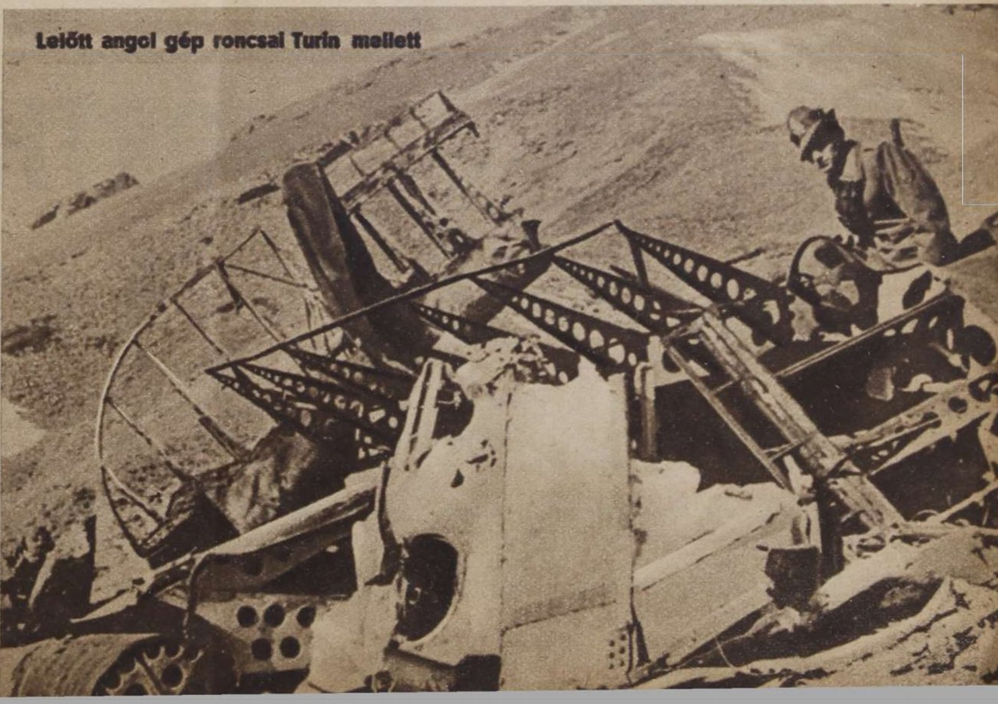
*Génuában 187 ház semmisült meg a város központjában és 202 a külvárosban. 1006 ház a központban és 1049 a külvárosban súlyosan, 4569 a belvárosban és 5767 a külvárosokban könnyebben megrongálódott. A Duce ehhez hozzáfűzte elhatározását, nevezetesen, hogy a teljesen megrongált házakat a háború befejezése előtt nem óhajtja újjáépíttetni. A többé-kevésbbé megsérült házakat mielőbb rendbehozzák.*

*A légiháború és flottabombázás által okozott veszteségek a polgári lakosság körében a háború kezdetétől november 30-ig a következők: 1886 halott, 3332 sebesült, akik közül 838 belehalt sérülésébe.*

*Beszéde végén a Duce hangsúlyozta, hogy tartózkodni kell minden hamis szentimentalizmustól, mert Itália bestiák és barbárok ellen harcol. Az a felfogás, hogy Olaszországban csak művészettel lehet foglalkozni, téves. Az olasz nemzet minden rétegében csodálatraméltó az arisztokráciától a legszegényebb néprétegekig. Itála egyedüli jelszava csak az lehet: »harcolni«.*

*A Duce beszélt. Az egész világ feszült figyelemmel hallgatta szavait. Benito Mussolini válaszolt Olaszország, az örök Itália és az emberiség legöregebb kultúrreprezentánsa ellen megindított támadásokra és ez a válasz kétségtelenül érdekelte nemcsak az olasz törvényhozókat, a rádiókészülékeknél álló, feszülten figyelő olasz honpolgárokat az ország minden részében és a szövetséges népeket, hanem tágabb értelemben az egész kultúremberiséget, legyen az barát vagy ellenség.*

*Giovanni Ansaldo, a neves olasz köz-*



**Lelőtt angol gép roncsai Turin mellett**

író megállapítja, hogy a Duce beszéde mozgósította az olasz nép ellenálló erejét és akaratát. Nemcsak a Duce egyedül, hanem az egész olasz nép, amely komoly és határozott magatartással fogadta Mussolini szavait, adta meg kellő válaszát az ellenség fenyegetéseire és sértegetéseire. Churchill fenyegetései a valóságban sértések minden olasz polgárra annál is inkább, mert a brit miniszterelnök abból a feltevésből indul ki, hogy néhány légitámadás elég ahhoz, hogy az olasz nép megadja magát. Az olaszok tudják, hogy kemény próbák előtt állanak, de megígérték Mussolininek, hogy kitartanak és ki is fognak tartani.

A Duce beszéde nyomán máris megindultak az olasz hatóságok ellenrendszabályai a brit bombatámadások elhárítására. Mussolini ama felhívása a kisvárosok és községek lakosságához, hogy hathatósan működjenek közre az ipari központok azonnal megkezdendő kiürítésénél és ennél minden bürokratizmust mellőzzenek, máris érezteti hatását. A hatóságokhoz a Duce beszédét követő órákban máris sok bejelentés érkezett számos, önként rendelkezésre bocsátott helyiségekről. Ezzel a nagyvárosokból megindult a kiürítési mozgalom, napi 10—12 vonatszerelvény elindításával. Német segítséggel teljesen újjászervezik az ország passzív és aktív légvédelmét, úgyhogy a RAF jövőbeni látogatásai alighanem meleg fogadtatásban fognak részesülni.

Annakidején a történelem ítélkezni fog a két háborús ellenfél hadvezetéséről. Itáliát a történelmi idők folyamán számos támadás érte és a vak sors sokszor úgy hozta, hogy az olasz kultúrterület legértékesebb és legrégibb helyeit vad támadások érték, amelyek csak romokat hagytak hátra. A vandálok barbár támadása mint az özönvíz öntötte el Itália földjét. De azok az emberek, akik most kiadják a parancsot az olasz lakóhelyek, utcák és műemlékek elpusztítására, nem vak ösztönre hallgatnak és nem hadászati kényszerűségekre hivatkoznak. A terrorisztikus számítás vezeti ösztöneiket. Tudatosan vezetik támadásaikat a kultúra értékeire, mert tudják, hogy ilyen veszteségek egy termelő és hagyományaira büszke nemzetet fájdalmasan érintenek. Azt remélik, hogy ez a nép, amely a természetes, rendes harcnak ellenáll, ezzel az eszközzel terror útján talán megtörhető.

Életre-halálra való harcában a fasiszta nagyhatalom vezére tiszta képet adott nemzetének a háborús helyzetről. A magyar népre is, Olaszország legrégibb barátjára és szövetségesére, amelynek a trianoni megalázktató béke megtörésében annyi hálával tartozik a Ducenak és a fasiszta kormányzatnak, nagy hatással volt Benito Mussolini nagyszerű beszéde. Immár tisztán állhat mindenki előtt, hogy a tengelyhatalmak és szövetségesei a római-germán alapon nyugvó európai civilizációért hozzák véráldozataikat és nem hiába. Olaszok, németek, japánok, finnek, magyarok és a többi szövetségesek ebben a háborúban egy emberként állnak rendben és sorban egycsülve a végső győzelemig. Az olasz nép ma ugyanaz, mint 1922-ben a nagy fasiszta forradalom megmozdulásakor és a szankciók idejében volt, mert az indító okok a mostani háborúnál ugyanolyan nemzeti és szociális kérdésekből indultak ki, mint amelyek alapján uralomra jutott a fasizmus és annakidején megindult az etiópiai háború.

Magyarország, melynek földjét szintén sok véráldozat és hősies küzdelmek sok szomorú romja borítja, büszke arra, hogy barátjaként, Olaszországgal hű szövetségben küzdhet a végleges győzelemig.

**vitéz Szentnémedy Ferenc ezds.**



Kész a remekmű!



Ők is CF—17-est készítenek

# Sebesült honvédeink modeleznek

A külső Váci-úton egy iskolában látogattam meg modelező sebesült honvédeinket. Mosolygó arcú ápolónővér kikísért a »pepecselő« szobába. »Itt töltik a nap legnagyobb részét lábadozó sebesültjeink«, mondta és kitárta az ajtót előttem. Tágas szobába léptem. Az asztalok mellett hosszú padokon katonák dolgoztak. Festettek, faragtak, fűrészeltek és kezük nyomán szebbnél-szebb tárgyak készültek. Az egyik sarokban megpillantottam a modelezőket. A félig kész szárnyak és modeltörzsek fölé katonafejek hajoltak. Az egyik modelezőt megkérem, beszéljen a honvédek modelezéséről a Magyar Szárnyak olvasóinak.

— Sajnos, anyagot keveset kapunk, de annál nagyobb szorgalommal és igyekezettel pótoljuk. Mi még soha nem gondoltuk, hogy repülőmodeleket is fogunk építeni. Most, amikor látjuk elkészülni pompás kis modeleinket, határtalan örömmel és lelkesedéssel dolgozunk. Amikor a legelső model elkészült, egy szép vasárnap délután az egész társaság felgyalogolt a Hármashatárhegyre. Az egyik bajtársunk, akinek lábsérülése volt, fájós lába ellenére is velünk tartott. Fenn a hegytetőn, a szikrázó napsütésben, ujjongva néztük, hogyan száll a magasba az általunk készített model; lázasan számoltuk a perceket, meddig marad a levegőben. A szél egyre messzebb sodorta tőlünk, úgyhogy a hegyoldal fái között végleg eltűnt szemünk elől. Öt percig maradt a levegőben, de vége volt örömünknek. Hogy fogjuk megkeresni? A hegyi ütegparancsnok, látva kétségbeesésünket a model elvesztése miatt, katonákat adott segítségül annak megkeresésére. Három órai keresés után megtaláltuk; azóta szobánk büszkesége a kis gép.

— Látom, itt nagyteljesítményű gépek készülnek, — mutatok a készülő gépek részei felé.

— Igen, most két CF 17-es nagyteljesítményű modelt építünk — és rejtélyesen mosolyog — mi is fogunk tervezni egyet.

— Alig várjuk, hogy elkészüljön — mondja egy másik modelező.

— Az én lábam is addigra meggyógyul, mutatja a sebesült lábát egy mosolygó arcú tizedes — és könnyebben megy a hegytetőre — felelem.

Ismét hozzálátnak a munkához.

Előkerülnek a tervrajzok és a félig kész bordák. A többi ott áll körülöttünk és érdeklődve figyeli a modelező bajtársakat.

Tekintetem a táblára esik. A Kormányzóhelyettes úr özvegyét és kisfiát ábrázolja a krétarajz. Az ablak melletti asztalnál szobrok készülnek, a falakat is a honvédek rajzai díszítik. Belép e percben a nővérke, aki szintén érdeklődik a modelezés iránt.

— Tessék elképzelni, felmentek a harmadik emeletre és onnan eresztették a levegőbe a modeleket, pedig sok sebesültnek nehezére esett az emeletre gyalogolni, — mondja és szeretettel nézi fiait, ahogy készítik az új modelt, amely szebb és nagyobb lesz, mint az első volt.

Búcsúzom sebesült modelező honvédeinktől és érzem, hogy ezek az egyszerű, komoly katona-emberek örökre megszerették a modelezést és ha szétszóródnak az ország különböző részeibe, szívvel-lélekkel harcosai lesznek a magyar modelezés ügyének.

**Kopasz Nárcisz**



Készül a model



A kedvenc olvasmány



Ez a gép öt percet repült



# REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

### LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS.

*Az Egyesült Államok* hadserege — *Stimson* ezredes, hadügyminiszter szerint — 7,500.000 katonából fog állni s ennek 30%-a, azaz 2.200.000 ember a légierők kötelékéhez fog tartozni. Ebből a tervből eddig vajmi kevés valósulhatott meg, mert október végéig *Marshall* tábornok, az amerikai vezérkar főnöke szerint mindössze 800.000 embert tudtak a tengerentúli hadszínterekre küldeni.

*

*A kanadai légierők* Angliában önálló kanadai parancsnokság alá kerültek. Ez a kanadai kormány régi kívánsága volt. Parancsnokuk: *Harold Edwards* tábornagy.

*

*Mibe kerül Nagybritanniának a háború?* Sir Kingsley Wood angol pénzügyminiszter szerint ezidőszerint naponta 12,750.000 fontba (mintegy 250 millió pengőbe) kerül Angliának a háború. Ebből 10,500.000 fontot költ el a fegyveres erő, míg a többi egyéb hadikiadásokból adódik.

A háború első három esztendeje több, mint 12 milliárd fontjába került Nagybritanniának, ami az első világháború három első esztendejére eső kiadások *két és félszerese.*

*

*Orleáni Alfonz* spanyol infáns a spanyol hadseregben állítólag repülőtábornoki rangot visel.

*

*Venezuela* 20 millió dollár hitelt kapott az Egyesült Államoktól. Ebből kell megépítenie az amerikai légi támaszpontok részére a földi berendezéseket is.

*

*Az Egyesült Államok Costaricában támaszpontokat épít.* A Panama-csatorna védelmére eddig már Ecuadorban és a Galapagos-szigeteken építettek légi és tengerészeti támaszpontokat. A csatorna északi irányból történő biztosítására szolgálnak majd azok a támaszpontok, amelyeket a középamerikai Costarica nyugati partjain szándékoznak létesíteni. Az amerikai tanulmányi bizottság már Costaricába érkezett, hogy kijelölje a megfelelő helyeket a légi és tengerészeti támaszpontok számára.

*

*Greenwood,* az angol munkáspárt vezére olyan nyilatkozatot tett, hogy Németországot a háború után egyes iparágak űzésétől, nemkülönben a polgári légiforgalom eszközeitől is meg kell fosztani. Egy magasrangú angol katonatiszt ezt a nyilatkozatot még meg is toldotta azzal, hogy Németországnak a háború után vegyi iparát és repülőgépgyártását is le kell majd szerelnie.

Ezek az angol vágyálmok figyelmenkívül hagyják, hogy a háborút előbb meg kellene nyerni s az 1918-as recepteket azután is elég volna emlegetni, ha már megnyerték. Ma azonban nem a szovjetcsapatok állnak a Ruhr-vidéken, hanem a németek Kaukázusban. Nem az oroszok Berlin és München alatt, hanem a németek és szövetségeseik Moszkva és Sztalingrád előtt. Nem német, hanem angolszász hajók süllyednek a tengerfenékre hetenként többszázezer tonnaszámra s Dieppe-ben és Toulonban nem brit, hanem német lobogót lenget a szél...

### MÜSZAKI ÉS VEGYES HIREK.

*A Zeppelin-művek* alaptőkéjét 4 millió márkáról 8 millió márkára emelték. Valószínű, hogy a gyár most repülőgépalkatrészek előállításával foglalkozik.

*

*25 éves a Junkers-gyár.* Németország egyik legnagyobb multú repülőgép- és motorgyára: a Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A. G. in Dessau most ünnepelte fennállásának ezüst jubileumát. A dessaui kereskedelmi és ipari vállalatok nyilvántartásába 1917-ben jegyezték be a »Junkers-Fokker-Werke A. G« nevét, amely a mai Junkers-konszern kiinduló állomása volt.

*

*Az ausztráliai hadiipar.* Amikor Japán megszállotta Holland-Indiát, Ausztrália kormánya nagy erőfeszítéseket tett, hogy a hadiipar termelését a maximumig fokozza. Az iparban a heti munkaórák számát 65-re emelték fel és más szigorító rendszabályokat is életbeléptettek a hadiipar termelésének előmozdítása érdekében.

A 65 órás munkahét azonban az ausztráliai viszonyok mellett elviselhetetlennek bizonyult és a munkaügyi miniszter előbb 60, majd 56 munkaórára szállította le a heti munkaidőt.

Október elején az ausztráliai ipari munkásság létszámát 700.000 főre becsülték. Közülök mintegy 500.000 embert foglalkoztat a hadiipar.

*

*Új repülőgépgyár Japánban.* Tokay-repülőgépgyár rt. néven Japánban új iparvállalat létesült. Alaptőke: 5,000.000 yen. A gyáralapításban a Toyoda-gépkocsigyár és a Kawasaki-repülőgépgyár vett részt. A Toyoda-gyár vette kezelésbe az amerikai General Motors holland-indiai gyárvállalatait is.

*

*Új aluminiumgyárak.* A japánok Koreában, Mandzsukuóban és Taiwanban új aluminiumgyárak felállítását tervezik.

*

*Texasban* szétszednek és hajóra raknak két ásványolajfinomítót, hogy átszállítsák azokat Szovjet-Oroszországba, ahol a repülőbenzingyártást akarják velük korszerűsíteni.

Hasonló terv merült fel egy gummiabroncsgyárral is, amelyet Detroitból akarnak Szovjetoroszországba szállítani.

*

*A kanadai repülőgépgyártás* nehézkesen halad előre. Iskolagépeken kívül eddig csak a Hawker »Hurricane« vadászokat gyártják sorozatban. A fából készítendő D. H. 98 »Mosquito« bombázók, a négymotoros Avro »Lancaster« távolsági bombázók, valamint a kétmotoros Consolidated »Catalina«-mintájú vízi bombázók gyártása még csak a jövő zenéje.

*

*Eisenhower* altábornagy, az Egyesült Államok Európába, illetve újabban Észak-Nyugat-Afrikába küldött »inváziós hadseregének« parancsnoka, a harmincas évek közepén a Fülöp-szigeteken *pilótakiképzésben részesült.* Az altábornagy *MacArthur* szűkebb baráti köréhez tartozik és valószínű, hogy *MacArthur* befolyása is hozzájárult megbizatásához, amelynek Amerikában nagy jelentőséget tulajdonítanak. Érdekes különben, hogy Eisenhower családja németszármazású és az *Eisenhauer*-család — amint azt egy svájci képeslap írja — mintegy 200 évvel ezelőtt vándorolt ki Dél-Németországból előbb Svájcba, majd onnan Észak-Amerikába.

*

*A német légitámadások London területén,* a brit pénzügyminiszter közlése szerint, 1942 december elejéig mintegy 86.5 millió fontsterling kárt okoztak. Ez a pénzösszeg körülbelül másfélmilliárd pengőnek felel meg.

*

*Velence légi bombázása — 100 évvel ezelőtt.* A »Basler Nachrichten« érdekes cikket közöl Velence 100 évvel ezelőtti bombázásáról. Amikor Velence 1848-ban fellázadt az osztrák uralom ellen, az osztrák hadsereg egy hadihajóról — amely a mai repülőgéphordozók szerepét töltötte be — léggömböket küldött a lagunák városa fölé. A léggömbök mintegy húsz bombát vittek magukkal,

egy részük azonban a tengerbe zuhant, más részük pedig a levegőben robbant fel. Voltak olyan léggömbök is, amelyeket a szél az osztrákok fölé sodort viszsza és bombáik ott robbantak fel. A száz évvel ezelőtti bombázás tehát Velencében nem sok kárt okozott.

### LÉGIFORGALOM

*Az atlantióceáni légiforgalom* első három esztendeje állítólag a következő eredménnyel zárult. Utasok száma: 18.647. Utak száma: 675. Megtett út: 5,088.000 km. Ezt a statisztikát a Pan American Airways tette közzé. Az adatok megerősítésre szorulnak.

### KATONAI HÍREK

*Magyar vadászrepülők sikerei a Don felett.* A Német Távirati Iroda értesülése szerint magyar vadászrepülőszázadok december 16-án a Don alsó folyása felett légi harcokra kényszerítettek bolsevista légierőket. E harcok folyamán a magyar vadászrepülők saját veszteség nélkül lelőttek négy bolsevista repülőgépet.

*

*Kitüntetések.* A Kormányzó Úr Őfőméltósága elrendelte, hogy dícsérő elismerése újólag másodszor tudtul adassék *Sárközy* József ny. á. szv. főigazgatónak és *Kósa* József. ny. á. g. századosnak. Ujólagos dícsérő elismerésben részesült *Czirfusz* Imre őrnagy. Dícsérő elismerésben részesültek továbbá: *Várkonyi* László vk. őrnagy, *Timár* Gyula, vitéz *Timár* István, *nemes Miklódy* István, *Genersich* Tivadar, *Kisiday* József, *Chanáth* János őrnagyok, *Balássy* Miklós vk. százados, vitéz *nemes zabolai Csekme* Béla, *Fülöp* István II., *Lakatos* József, *Novotny* Antal, *Harsányi* Róbert, *Zsolt* József, *Beniczky* Ádám, *Békássy* István, *Kemény* István, *Csathó* Gyula, *Holtsy* Pál századosok, dr. *Fogarassy* József, *Kishonthy* Endre, vitéz *Máthé* Lajos hadbiztos-alezredesek, dr. *Dombi* András g. alezredes, dr. *Szücs* Gusztáv, dr. *Berta* Vilmos orvos-őrnagyok, *Kaplony* Béla hadbiztos-őrnagy, *Wieser* László szv. aligazgató, *Marton* Dezső, *Hehs* Ákos, *Czakó* László mérnök-századosok, *Jeney* István hadbiztos-százados, *Boray* Ede, *Papp* Zoltán szv. főtisztviselők.

A Magyar Érdemkereszt tiszti keresztjét kapták: *Gyiresy* Sándor és vitéz *nemes csicseri Csicsery* Gyula ezredesek.

A Magyar Kis Ezüst Vitézségi Érmet kapták az ellenség előtt tanusított vitéz és önfeláldozó magatartásukért: *Rajnai* Béla, *Molnár* Béla, *Orbán* József, *Gaál* Ernő, *Kálóczy* József, *Tóth* Gyula, *Nemeslaky* Zoltán, *Gotthárd* András, *Kővári* Zoltán, *Jobban* Ferenc, *Deme* János, *Székely* Sándor, *Mészáros* Géza, *Horváth* József és *Lőrincz* János őrmesterek.

A Magyar Bronz Vitézségi Érmet: *Bod* Gyula, *Benkő* Tibor, *Lukács* János, *Farádi* László és *Tóth* Gyula őrmesterek.

A Magyar Ezüst Érdemérmet: *Kotsis* Lajos alhadnagy, a Magyar Bronz Érdemkeresztet: *Bonczos* István alhadnagy, a Magyar Bronz Érdemérmet: *Forrai* Tamás alhadnagy, *Regős* János és *Dotzauer* Béla főtörzsőrm., továbbá *Paksi* László főtörzsőrmester.

*Német kitüntetések.* I. o. Német Vaskeresztet kapták: *Cseh* Lajos törzsőrmester, *Mészáros* Géza őrmester és *Molnár* Jenő őrmester.

II. o. Német Vaskeresztet kaptak: *Péterdi* Adolf, *Bánhidy* Gyula, *Hegedűs* László és *Horváth* Béla főhadnagyok, *Piufsich* Gábor t. hadnagy, *Rajnai* Béla őrmester, továbbá *Jánosi* István, *Gercsényi* József, *Janni* Ferenc és *Dömény* Imre szakaszvezetők.

*

*A japán haderő* a háború első évében 314 repülőgépet vesztett.

*

*Günther Rall* német főhadnagy 100-ik légi győzelme alkalmából megkapta a Tölgyfalombot. Ő a 64-ik repülő, aki ennek a magas kitüntetésnek birtokosa.

*

*Uj spanyol repülőalakulat* ment ki Szovjetoroszországba Julio *Salvador* őrnagy parancsnoksága alatt.

*

*Franciaország* az angol légi bombázások következtében eddig 15.000 halottat, illetve súlyos sebesültet vesztett. Megsérült 30.000 ház és 40.000 család szenvedett bombakárt.

*

*Az »Illustrious«* angol repülőgéphordozót egy félévvel ezelőtt a Földközi-tengeren bombatalálat érte. Ezután egy amerikai dokkba szállították javítás végett. A helyreállítási munkát, úgylátszik, már befejezték rajta, mert a hajó az Indiai-óceánon újból feltűnt.

*

*Japán jelentések* azt állítják, hogy Amerikában egyelőre 20 kereskedelmi hajót építenek át repülőgéphordozóvá. Valószínű, hogy később még 70 további kereskedelmi hajó átalakítására is sor kerül.

*

*A csendesóceáni harcok* az Egyesült Államok repülőiparának teherbíróképességét a látszat szerint minden várakozáson felül igénybe veszik. Legalább is erre mutat, hogy Amerika egyre-másra visszatartja azokat a repülőgépszállítmányokat, amelyeket Nagy-Britanniának szánt és a saját légierőinél kezdi alkalmazni azokat a repülőgéptípusokat is, amelyeket eredetileg kizárólag a brit légierő számára fejlesztett ki és állított be gyártási programjába.

Ez a sors érte utól legutóbb a Vultee »Vengeance« névvel megjelölt zuhanóbombázókat is, amelyektől a zuhanóbombázás angol hívei igen sokat vártak. Amerika nem Angliának szállítja le ezeket, hanem az eredeti tervtől eltérően, a csendesóceáni hadszíntérre küldi őket, ahol, úgylátszik, sürgős szükség van minden »épkézláb« amerikai repülőgépre. Az amerikai hadseregben Vultee A—31 »Georgia« nevet kaptak az új amerikai zuhanóbombázók.

Az angoloknak tehát le kell mondaniok az amerikai zuhanóbombázókról és a nekik szánt feladatokat egyelőre bombázó vadászgépekkel kell megoldaniok.

*

*Borneo japán parancsnoka:* báró *Toshinari Maeda* altábornagy repülőbalesetnek esett áldozatul. Utóda *Masatka Yamawaki* altábornagy.

*

*Hány angolszász repülőgép van Kelet-Indiában?* Az angolok a burmai határvidékeken mintegy százezer főnyi hadsereggel rendelkeznek. Ehhez hozzá kell még számítani az Indiában rekedt mintegy 25.000 kínait. Az angol repülőgépek száma itt körülbelül 400. Az amerikai hadsereget csak repülőkötelékek képviselik. És pedig mintegy 100 amerikai bombázót és ugyanannyi vadászgépet tartanak a japánok nyilván. A keletindiai angolszász hadsereg tehát mindössze 600 elsővonalbeli repülőgéppel rendelkezik.

# AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

*Regény. Irta: N.* (1)

## I. Az Ezüstkondor utasai.

A kies Azori-szigetek fővárosa Ponta Delgade mellett fekvő Alacoa-i rádiállomás az éj közepén meglepő táviratot vett fel. A táviratot az »Ezüstkondor«, a hatalmas repülőgép sugározta ki. Ez a Hamburg és Brazilia közti légiforgalmat bonyolította le és amely előző nap délutánján szállt fel a milliós városból. A távirat a következőképpen hangzott:

»Az egyik utas titokzatos körülmények közt meghalt. Kérek az érkezéskor orvost és rendőrséget. Aláírás: Huber kapitány.«

Tornera állomásvezető hosszú ideig tanácstalanul simogatta az állát s csak azután tört ki:

»Az ördögbe is! Elvégre Hubernek mindig helyén van a szíve és az esze! Ő tudja, mit csinál!«

Egy óra mulva Hartler felügyelő nyitott be hozzá és félig nyílt szemekkel, mintha még mindig aludna, dörmögte:

»Mikor kapta ezt az értesítést?«

»Két óra húsz perckor.«

»Mást nem közöltek?«

»Csak a szokásos helyzetjelzéseket közvetítették« — és Turner átnyujtotta Hartlernek azt a vázlatot, amely az útvonalat rögzítette Hamburg és az Azori-szigetek között.

»Kérje az elhúnyt utas adatait!«

*

A hatalmas négymotoros repülőcsónak indulását ma szokatlanul nagy érdeklődés kísérte Hamburgban. A Braziliába irányuló légiforgalom tudata hétköznapivá vált ugyan már, de ennyi híresség még sohasem vállalkozott egyszerre erre a repülőútra.

A vízi repülőállomáshoz már jóval az indulás előtt özönleni kezdett a hírlapírók és fotoriporterek hada és hangos csoportok verődtek össze a kikötőhíd mellett.

Rendőrök jelenléte szintén arra vallott, hogy fontos személyiség indulásáról van szó.

Az óriási gépmadár már útra készen himbálódzott a móló mellett. Néhány szerelő tevékenykedett még rajta, hogy az esetleges hibaforrásokat még egyszer ellenőrizzék és így a többezer kilométeres úton előfordulható műszaki hibákat — emberi számítás szerint — megelőzhessék. De kifektették már a kikötőhidat is és annak végén, a gép belsejébe vezető tágranyitott fémajtó mellett az ellenőr várta az utasokat. Háta mögött kíváncsian tolakodtak elő a pincérek, hogy jövendő vendégeik személyéről eleve tájékozódjanak.

Elsőnek egy csinos, kissé szemtelen, az úgynevezett »felvágós« kinézésű fiatalember lépett a kikötőhídra. Vízhatlan felöltőjét bal vállára csapva, kis táskával a kezében, otthonosan szemlélgette a gépet.

»Ön az főhadnagy úr?« — meredt reá a jegyszedő.

»Hallgass!« — mosolygott vissza az ifjú. — »Most Mertens a nevem minden egyéb rang és cím nélkül.«

Ruganyosan áthaladt a hídon és eltűnt az ajtón át. Hamarosan több utas követte, legtöbbnyire szürke, hétköznapi emberek, valószínűleg kereskedők. Egy japán vegyült közéjük s még náluk is szürkébbnek látszott. Kisvártatva megérkezett a gép első női utasa is. Korosabb hölgy volt, talpig feketébe öltözve, zárt nyakkal és sápadt barátságtalan tekintettel, amely megvető pillantással mérte végig az ujságírók csapongó társaságát.

»Jól nézünk ki!« — mormogta az előbb főhadnagynak szólított fiatalember, aki ebben a pillanatban lépett ki a gép oldalában kiképzett kis, fedetlen terraszra és rátámaszkodott a korlátra. — »Meg mernék esküdni, hogy valami missziós nővér. Most majd prédikálni fog nekünk az egész út alatt!«

Gépkocsik tülkölése sivított át az eddigi hangzavaron és hamarosan platinaszőke, elegáns hölgyek jelentek meg a kikötőhíd előtt számos férfi kíséretében. Az első pillantásra kivált közülük egy gyönyörű fiatal teremtés, aki minden mozdulatával uralkodni látszott rajtuk. Hosszú szempillái alól olyan nőnek a tekintete sugárzódott ki, aki teljes tudatában van szépségének és megkívánja, hogy ezt a szépséget mindenki imádja.

A riporterek olyan hévvel vetették reá magukat, mint az »utolsó Mohikán« rézbőrűjei a fehérekre. Kérdésvihar áradt feléje, kattogtak a fényképezőgépek és mindenki valami újat szeretett volna tudni a szőke szépségtől.

»Csak egy szót, Stella! Csak egy gondolatot az ön hódolóinak!«

Fehérkabátos férfi, az Ezüstkondor pincére tolakodott a terraszon könyöklő fiatalember mellé.

»Látja, senor, Stella Raynert, a nagy filmcsillagot?«

»Persze, hogy látom« — válaszolt Mertens nyugodtan. — »Spanyol vagy?«

»Kubai, senor. Joselitónak hívnak, kiválóan értek az italok keveréséhez, az igazi nevem Caliento...«

»Hagyj most magamra!«

Egész tömeg gyült a díva köré. Hölgyek és urak, barátok és ismeretlenek koldultak egy-egy mosolyt tőle, egy-egy aláírásért esedeztek és közben a filmvállalat ügynöke a »Népszerűsítő részvénytársaság« megbízottjával együtt azon fáradozott, hogy a riporterek minél több dicsérő cikkel és minél nagyobb, lehetőleg egész oldalas fényképanyaggal emlékezzenek meg lapjukban a »csillag« utazásáról. Azonnal kiderült tőlük, hogy a milliók szívét lázba hozó szépség pihenni megy az Azori-szigetekre és ami a legérdekfeszítőbb, egyedül utazik.

Ezalatt újabb utasok érkeztek. Különösen feltűnt közülük egy férfi, aki nyilvánvalóan rejteni akarta kilétét, fekete napvédő szemüveget hordott, kalapja karimáját mélyen a szemébe húzta, porköpenyének gallérját egészen felhajtotta és szinte futólépésben haladt át a kikötőhídon. Jegyének felmutatása után azonnal eltűnt a gép belsejében.

A filmművésznő elbúcsúzott barátaitól, áthaladt a kis hídon, annak végén megfordult, még egyszer varázslatos mosolyt árasztott hódolóira és ő is átlépett a fémajtó küszöbén.

A pincérnő szolgálatkészen vezette őt kabinjába.

Az ujságírók figyelmét most újabb, sokkal fontosabb személyiség vonta magára. Magas, erőteljes alakján remekbeszabott szürke ruha feszült. Födetlen fejét büszke tartással hordozta. A ritkás hajzat alól magas homlok villant elő.



amelynek méltóságteljességét a merészen ívelt sasorr, a vörös orcák, a vastag áll és a határozott állkapcsok emelték. Az első látásra vezetésre termett férfiúnak látszott, valami iparmágnásnak vagy miniszternek.

Néhány komoly kinézésű úr kísérte, akik tiszteletteljes magatartással folytattak eszmecserét vele.

»Megértettük egymást, úgye? Három nap mulva benyujtják a javaslatot a szenátusban. Minden egyéb tevékenységet abba kell hagyni. A párt készüljön a közeli választásokra...« — mondta a nevezetes személyiség. Hangja ércesen, mégis símulékonyan zengett, a római néptribunokéhoz hasonlóan, akik behízelgő hangon elmondott üres szavakkal hozzák önkívületbe a tömeget.

Ő volt Mersson szenátor, a hirhedt demagog, aki Skandináviában tartotta kezében az ellenzék gyeplőit. Személye még a kormány előtt is súlyosan esett a latba és ennek tulajdonítható, hogy most igen fontos megbízatással küldték az Óceánon túlra, Braziliába. Rendkívüli következként utazott, hogy való képet szerezzen az új politikai helyzetben a gazdasági lehetőségekről. Ennek az útnak a sikerétől függött egész jövője. Erősen törtető természete volt és nem sajnált semmiféle eszközt sem politikai céljainak elérésére. Nem mindenki helyeselt neki, sokan féltek tőle, jó páran pedig egyenesen gyűlölték. Külön vonat hozta Stockholmból Hamburgba és itt ünnepélyesen fogadták. Jelenlegi kíséretét nem csupán politikusok, hanem kereskedelmi és ipari szakemberek is alkották, akik bíztak küldetése sikerében és azt remélték, hogy ezután újra virágzó üzleteket köthetnek, mert e nagy gazdasági verseny egyre jobban s az egyre hátrányosabban éreztette hatását.

Sven Mersson szenátor minden kérdésre ügyes választ adott s közben arra is maradt ideje, hogy közvetlen személyzetével törődjék.

»Peters! Rendben van minden?«

Karel Peters, az első titkárja, állandó kíséretéhez tartozott. Most is vele tartott a repülőúton. Sovány, szőke ifjú volt koravén ábrázattal. A szenátor kérdésére szolgálatkészen ellenőrizte a podgyászt és jelentette:

»Rendben van, szenátor úr!«

»Akkor szálljon be és ön is, Elisa!«

Karcsú, átlag kinézésű leány vált ki a szenátort körülvevő csoportból és a kikötőhíd felé indult. Elisa Bollsson titkárnője, egyben gép- és gyorsírónője volt a nagy férfiúnak és erre a fontos útra őt is magával hozta Mersson.

Az ujságírók természetesen a szenátort is megrohanták és a nap hőse a büszkeség megszemélyesítőjeként állta az objektivok kereszttüzét. Szemből, oldalról, hátulról kattogtak reá a fényrekeszek és ő gondolatokba mélyedt arccal osztogatta feleleteit.

Mersson szenátor braziliai útja előtt tájékoztatja a sajtót! — sercegtek a ceruzák a riporterek jegyzetfüzetén. A délamerikai kérdés, az európai semleges államok viszonya Dél-Amerikához... Új nagyjelentőségű gazdasági egyezmények... A megbízott rendkívüli feladatai...

Míg Mersson ígérethullámmal árasztotta el hallgatóságát, a kék egyenruhába és tenyérsapkába öltözött repülőgépvezetők elfoglalták helyeiket. A szerelők megindították a motorokat és a légcsavarok üres járatban szelték a levegőt.

»Jó leszállást, Huber!« — üdvözölte a kikötőparancsnok az Ezüstkondor kapitányát.

»Nyolc nap mulva viszontlátjuk egymást!« — integetett vissza Dániel Huber és felszállt a gépbe. Egyike volt a legöregebb és legtapasztaltabb óceánközi pilótáknak.

Mersson beszédáradatát elnyomta a motorpróba zaja. Elbúcsúzott kísérőitől és megindult a kikötőhíd felé. A gép bejárata előtt visszafordult és felemelt karral intett istenhozzádot bámulóinak. Mosolyra nyilt szájából elővillant a kaimánéhoz hasonló, bár néhol arannyal toldozott fogazata és szívélyes ábrázatot igyekezett erőltetni magára az utolsó fényképfelvételek számára. Ezután őt is elnyelte a gépbe vezető, sötéten tátongó ajtónyílás.

Az ujságírók már dolguk végeztét látták, amikor egyikük hirtelen felkiáltott:

»Nini, Selbius! Mégse hajóval utazik?«

Megérkezett az utolsó utas. Magas, sovány alak volt kiálló pofacsontokkal. Orra messzire előrenyúlt, szemei villogtak, mint a kés pengéi és hatalmas homloka fénylett, mintha elefántcsontból lett volna. Egész lénye kíméletlen támadó természetét tükrözte vissza. Hanyag mozdulattal jött a kikötőhídhoz és kissé kesernyésen mosolygott:

»Tudhattam volna, hogy itt talállak benneteket, moszkitók. Hát nem kaptátok be a horgot? Egyiktek sem ment a pályaudvarra?«

— A hajó jóval később indul és feltétlenül kimentünk volna, Selbius mester — zúgták karban az ujságírók. — És most legyen kegyes, ereszkedjék le kisképességű kartársaihoz!

— Mit akartok? Tudjátok mindannyian, hogy Dél-Amerikába indulok. Azt a hétoszlopos templomot keresem, ahol az inkák áldoztak a napistennek.

— A mi kitűnő kollégánk, Edgár Selbius, Braziliába megy, de nem az inkák templomát felfedezni, hanem azért, mert egy hatalmas lapvállalat megbízta, hogy cikksorozatban számoljon be a délamerikai helyzetről. Ismerve éleslátását és gúnnyal átszőtt stílusát, amelyről most is meggyőződhettünk és amelyet a közönség már jó pár éve közkincsül tud, nem kételkedhetünk...

— Beszállni, uram! — szakította félbe a beszéd fonalát egy alkalmazott. Selbius odahajította poggyászát a hordárnak és egy ugrással áthaladt a kikötőhídon:

— Viszontlátásra, gyerekek!

A kikötőhidat felszedték, a gép ajtaja bezárult.

— Kész! — kiáltotta a kikötőparancsnok.

Egy karlendítés és a motorcsónak hangos puffogással vontatta el a gépet a parttól. Amint megfelelő távolságra ért a mólótól, a motorcsónak lekapcsolt és a hatalmas gépmadár saját erejével úszott tovább. Háromágú légcsavarjaiba kapaszkodva, a szél ellenébe fordult és ezután teljes gázzal nekilendült. Először a két vízlépcső, majd fokozatosan az egész csónaktest kiemelkedett a vízből és néhány másodperc alatt az Északi-tenger alig sós hullámaiból átcsúszott a levegőbe.

A felszállást mesteri kézzel maga Huber hajtotta végre és amikor levegőbe emelkedtek, a tanár sokatmondó tekintetével kacsintott oda Rustra, a másodpilótára:

— Látod, így kell!

Visszavette a gázt utazósebességre és enyhe balfordulóval nyugati irányba állította a gép orrát. Alacsony magasságban haladt át a város felett s raja kikanyarodott a tenger felé.

Közben egyre emelkedett, hamarosan elhagyta az Elbe torkolatát és kiért a nyílt tengerre. Huber rögzítette a repülési irányt s azután átengedte a kormányt a másodpilótának.

— Nesze, Rust. Ugy látszik, minden rendben van!

— Keresve sem kívánhatnánk kedvesebb időjárást, parancsnok úr.

*(Folytatjuk.)*

# „QBI vagy QGO"

Beköszöntött az ősz, vége a szép, napsugaras »sétarepüléseknek«. A repülőtéren a déli órákig már napok óta köd fekszik s ilyenkor már csak a rádióval ellátott nagyobb gépek indulhatnak.

A motorok szabályosan zümmögnek fülünkbe, a műszerek mutatói enyhén lengenek s körülöttünk sűrű, fehér tej suhan tova. Lassan világosodik, majd vakító, fehér fény önti el a kabint és alig 400 méteren kibujunk a felhőrétegből. Pazar kék ég és szikrázó napsütés fogadja gépünket s alattunk végeláthatatlan, hófehér felhőtakaró húzódik, ameddig a szem ellát.

»QDM 240°«[1], olvasom a kis cédulán, amit rádiósom előread a pilótakabinba.

Jobbra alattunk a fodros felhőszőnyegen a Weihe karcsú árnyéka fut versenyt velünk s az árnykép körül pazar szivárványglória képződik. A napsugarak megtörnek a páraszemcsék parányi prizmáin. Tele tüdővel szívjuk a friss levegőt s alig tudunk betelni ezzel a csodálatosan szép szüzi világgal, ami idefent fogad.

Rádiósom megérinti a vállamat s előreadja a második cédulát: »QBI«[2].

»QFE 995:8 millibár«[3]

»felhőalap 50 m«

»látás 1 km«

Tehát »X« repülőtéren is ködös az idő. Beállítom magasságmérőmet a 995:8 millibárban megadott talajnyomásra.

Kísérőm áthajlik hozzám és ránéz a cédulára.

Fülébe mondom, hogy »ZZ« —[4]-vel kell leszállni, de nem lesz különösebben nehéz, mert 50 méteres a felhőalap és elég jó a látás is földközelben.

Különös karaván keresztezi utunkat. Mintegy 25 vadliba húz el alattunk dél felé. Ezeknek nem kell műszer a tájékozódáshoz gondolom magamban, amint élénk szárnycsapásaikat figyelem. Bizonyára hangos gágogással szapulják motorjaink recsegő hangját.

»QDM 248°«

Ugylátszik, egy kis északi szelünk van, mert letértünk a »kurzus«[5] vonaláról.

Megnézem az órát, 20 perce vagyunk levegőben. Nemsokára megérkezünk — mondom kísérőmnek.

Jobbra előttünk — mint szürke szigetek — emelkednek ki a hófehér tengerből a Bakony magasabb csúcsai. Alattunk dombos vidéket takarnak a felhők. Balra tőlünk hatalmas ovális horpadás látszik az egyébként nivellált felhőrétegen. Ott lehet valahol alatta a Balaton.

Lefojtom a motorokat és kiengedem a futóművet. 600 méteren vagyunk. Most már sűrűbben kapom a »QDM«-ket, hogy pontosan a repülőtér fölé kerüljünk.

»QFG«[6] — hallom a rádiós hangját. Tehát alattunk a repülőtér. Ráfordulok a kirepülési irányra és megnyomom a stoppert. A magasságmérő mutatója lassan megindul visszafelé. Még egy búcsúpillantás a napsugaras tájra, azután elszürkül a kabin és már csak a fekete műszerfalat nézem ingó-lengő műszereivel.

»QTE 102°« [7]

Rádiósom hangosan mondja a bemérés adatait. Kissé balra vagyok a vonaltól.

Magasságmérőm most haladt át a 400-as számon. A kabinban mind sötétebb lesz a megvilágítás. Gépünk másodpercenként egy, másfél méterrel mind mélyebbre süllyed a barátságtalan, szürke ködök birodalmába.

Stopperórám jelzi az ötödik perc leteltét. Az elfordulást jelző műszer lapátja lassan kileng. Fordulok...

Motorjaim szép egyenletesen, egészségesen darálnak fülembe.

Kísérőm a kabin ablakára mutat. Esik az eső s az ablak üvegén sűrű patakokban folyik szét az esőlé.

Rádiósom most már mind sűrűbben adja a »QDM«-ket. Már 3 perce repülök a repülőtér felé a forduló után. Magasságmérőm 150 métert mutat. Kissé jobban fojtom a motorokat. Nem akarok magasan bejönni a leszálláshoz.

»QDM 292°... QDM 290°... QDM 291°...«

Ez jó; rajta vagyok a vonalon.

100 méter...

Rádiósom nagyot kurjant: »Motor Kelet!« [8]

Az iránymérőháznál tehát már hallják motorjaim zúgását. Még hátrább húzom a gázkarokat és feszülten figyelek az iránytartásra.

Magasságmérőm mutatója lassan az 50 méter alá süllyed. Pillanatra kinézek a kabin ablakán. Vastag esőfüggöny patakzik végig az üvegen, a földből még nem látok semmit.

30 méter...

»QDM 293°«

Kissé eltértem balra. Helyesbítek..

20 méter...

Kinézek — még mindig nincs semmi látás...

Tekintetem a magasságmérő számskálájára esik. A mutató alig valamivel a »0« fölött áll..

Képzeletemben megjelenik a repülőtér szélén elterülő erdő képe magas fáival...

Világosan érzem, hogy a halántékom táján egy verejtékcsepp elindul lefelé...

»JJ«[9] — hallom a rádiós hangját!

Karom automatikusan előrenyomja a gázkarokat. A motorok fölzúgnak, a magasságmérő mutatója ugrásszerűen emelkedik...

Kísérőm kérdőn néz rám. Nem válaszolok neki. Magam sem értem, hogy tulajdonképpen mi történt?

A rádión kapott adatok alapján 50 méteren már látnom kellett volna a földet.

A kabin lassan világosodik s már ismét alattunk a hullámos ködtenger.

Éppen szólni akarok rádiósomnak, hogy kérdezze meg a »földtől« helyesen adták-e meg a »QFE«-t, — melynek alapján magasságmérőmet beállítottam — amikor papírlapot nyujt előre. A papíron csak három betű áll, a magyarázat:

»QGO« [10]

Leszállási tilalom!

Most már mindent értek. Azalatt a 10 perc alatt, amíg a vakleszállási eljárást végeztem, a köd hirtelen lejjebb ereszkedett és mire leszállásra került volna, a sor egészen ráfeküdt a terepre.

A papírt átnyujtottam kísérőmnek, csak most jön rá, hogy voltaképpen miért nem szálltunk le és hogy az elmult pár perc alatt egy igen ritka és nem éppen veszélytelen repülőélménynek volt gondtalan résztvevője.

Mosolyogva nézünk egymásra és amikor félórával később egy jobb időjárású repülőtéren kiszálltunk gépünkből, jóleső érzéssel kínáltuk egymás felé cigarettatárcánkat.

**vitéz Járomy Árpád szds.**

[1] »QDM« = irányszög, mellyel a cél felé repülünk.

[2] »QBI« = ködleszállási utasítás lép életbe.

[3] »QFE« = a repülőtéri barométerállás.

[4] »ZZ« rádióbemérésekkel vezetett vakleszállási eljárás. Ejtsd: cet-cet.

[5] »kurzus« repülési irányvonal.

[6] »QFG« = a repülőtér fölött van.

[7] »QTE« = a földről mért irányszög.

[8] »Motor Kelet« vagy »...Nyugat« — figyelmeztetőt adja az iránymérő, ha a leszállni készülő gép motorhangját meghallja.

[9] »JJ« = gázt adni, emelkedve tovább repülni!

[10] »QGO« = nem szállhat le!

# MALERT MAGYAR LÉGIFORGALMI RT.

A Légiforgalmi Társaságok Nemzetközi Szövetségének (I. A. T. A.) tagja,
az összes európai légiforgalmi társaságok vezérképviselője

*Utas-, áru- és postaszállítás az alábbi országokba:*

Bulgária
Dánia
Finnország
Görögország
Horvátország
Németország
Olaszország
Portugália
Románia
Svájc
Spanyolország
Svédország
Szerbia
Törökország

# REPÜLJÖN!

## KÜLDJE ÁRUJÁT ÉS POSTÁJÁT LÉGI ÚTON!

***Hetek helyett napok alatt, napok helyett órák alatt célhoz ér!***

MALERT UTAZÁSI IRODA: Budapest, V., Dorottya-utca 7. Tel.: 180-888
FUVAROSZTÁLY: Budapest, V., Dorottya-utca 9. Tel.: 180-889

*Vidéki kirendeltségek:*

KOLOZSVÁR, Közforgalmi repülőtér. Telefon: 10-60
MAROSVÁSÁRHELY, Közforgalmi repülőtér. Telefon: 222





Eligazítás a támadáshoz

# Alacsonytámadás Otitschicha falutól délre

Gyönyörű szeptembervégi délután van. A kiadós ebéd után mindenki vízszintes helyzetben igyekszik magát helyezni, mindenkinek jól esik egy kis ebéd utáni szunyókálás. A »Pandurok« elvégezték már szokásos napi járataikat és most faágakkal körülrakva, erdőbe bujva pihenik ki a »fáradalmakat«. (A földi csapatok egyik géptipusunkat becézik »Pandur« és »Andalgó« nevekkel.)

Miután Gyurka bá' is többször megkérdezte a parancsnokot, hogy lesz-e ma több bevetés és a kérdéseire mindig tagadó választ kapott, »Pedál légió« c. szépirodalmi regénnyel a hóna alatt ő is nyugovóra tért. Fenti olvasmány egyébként igen közkedvelt, mióta a század a fedőnév keresztelőn a »Pedál« nevet kapta.

Az egész tábor csendes, csak szegény napostisztnek kell a távbeszélő mellett ülnie. Sóhajtva gondol az alvókra és már neki is le-lecsuklik a szeme, mikor búgni kezd a készülék. Unottan nyul utána, de egyszeriben elrepül minden álom a szeméből. Papirt, ceruzát fog és már írja is papírra a bevetési parancsot. Rögtön elugrasztja a napost a századparancsnokért és sugárzó arccal nyujtja át a távmondatot. A parancsnok átfutja és már adja is ki a parancsot: »Az összes gépeket bombával feltölteni. Motorpróbát meg lehet kezdeni. Hajózók 10 perc mulva beöltözve nálam jelentkeznek.«

10 perc mulva együtt áll a század. A parancsnok rövid eligazítást tart. A távmondat szerint az ellenség Otitschicha falutól délre lévő erdőben támadásra gyülekezik. A közelfelderítő század feladata az itt felbukkanó hálás célokra alacsony és bombatámadást végrehajtani. A gépek egy-két perces időközökkel induljanak.

Még megnézzük a kérdéses területről felvett fényképeket és megállapítjuk, hogy tulajdonképpen hol is keressük az ellenséget. Csak pár perc és megyünk is a morgó gépekhez.

Néhány perc mulva az első gép már levegőben is van. Nem sokkal utána megy a második, harmadik és így tovább. Pár perces repülés után már a Don-nál van az első gép. Hamarosan megtalálja a kérdéses erdőt, az ellenséget sem kell sokáig keresnie, hiszen felderítéseink folyamán jól láthattuk, hogy hova fordulnak le az erdei útról az orosz gépkocsik. Magasság 1500 m. A bombavetéshez, hacsak nem akar »sacc«-ra menni a megfigyelő, a szűk gépben legalább ilyen magasságra van szüksége, hogy jól láthassa a célzókészüléken keresztül a célt. Már el is váltak az apró fekete pontocskák a géptől és röviddel később a célban robbannak. A gép pedig egyre lejjebb köröz. Hátsó üléséből foszfor-csík szalad a célra: lő a megfigyelő. Most egy kis tűz-szünetet kell tartani: dobot kell cserélnie. Sebaj, a cél tűzzel való elárasztását a pilóta folytatja. Meredek zuhanásba viszi a gépet és most az ő két géppuskája ontja a tüzet. Felvétel után megint a megfigyelő jön és addig ismétlik a játékot, míg töltényük van.

Még ki sem ürültek teljesen a hevederek, mikor a következő gép is megjelenik. Azután a következő... Aki megkönnyebbült, hazarepül újabb töltésért. A légtér »tiszta«, csak a mi gépeink vannak a levegőben.

Az utolsó két gép is feladata befejezéséhez közeledik. Az egyik megereszt még egy hosszú sorozatot és azután hazafelé veszi az irányt. A másiknak még van egy csomó lőszere, azt kilövi és ő is követi. Azaz csak követné...

A pilóta, míg a megfigyelő dobot cserél, széjjelnéz. Keletre egy kis pontot lát közeledni. »Gép jobbra« jelenti hátra a megfigyelőnek, de szinte ki sem mondja, mikor már hármat lát az



A Don erdős kanyarja



Bajtárssal találkozunk

egy helyett. Közlednek. A megfigyelő nem látja a jelzett irányban a gépeket, a dobbal is el van még foglalva, akadályt kell hárítania. Egyszer csak aggodalmasan szól előre.

»— Hátunk mögött is vannak, fordulj szembe velük. Vigyázz, nincs még fent a dob!«

Az »Andalgó« pedig kilövi még maradék lőszerét, beveszi a hazavezető irányt és vígan integet a telitöltéssel visszajövő társainak.

A bevetések végén az egyik gép hiányzik. Már régen itthon kellene lenniök. Kezdünk rosszra gondolni: háborúban vagyunk, a veszély mindenhol leselkedik ránk. De még sem parentáljuk el Gyurka bácsit és a kis M. őrmestert. Hála Istennek, estefelé meg is jön a jelentésük. Az egyik rácsapás közben légvédelmi telitalálatot kaptak a szárnyba. A balcsűrő jóformán mindenestül elrepült, kénytelenek voltak közvetlenül az első vonalak mögött kényszerleszállani. A gép egyébként »sértetlen«, ha csűrőt kapnak, haza tudnak repülni.

Kora hajnalban a kért csűrővel, élelemmel és cigarettával el is indul egy gépkocsi. A szerelők gyors munkát végeztek. Ebéd után már itthon is van a gép és Gyurka bácsi, miközben egy dupla adag hajszesszel pótolja itt-ott gyérhajú fején a tegnap elmulasztottakat, szép csendben elmondja, milyen »jó« érzés volt az első vonalak fölött imbolygó gépben ülni.

**Nagy Dezső hadnagy**

# A hajózó rádiótávirász szerepe a ködleszállásnál

## („ZZ" = „Zum Ziel")

Mivel a »ZZ«-eljárás lefolyását már sokan leírták, nem célom, hogy e munkákat szaporítsam eggyel, hanem csupán a rádiós feladatát kívánom ismertetni, függetlenül a ködleszállás vízszintes és függőleges navigációjától s nagyrészt függetlenül a repülőgépvezető teendőitől.

Ha a repülőtér, vagy a környező akadályok felett a felhőalap magassága 300 m-nél alacsonyabb, de 50 m-nél nem kevesebb, ill. a vízszintes látás 800 m-nél kisebb, de 200 m-nél nem rosszabb, akkor a felhő felett, vagy abban érkező repülőgépet »ZZ«-eljárással is lehet levezetni a földre.

A fenti látási viszonyoknál az időjelző jelenti a repülőtér parancsnokának (ügyeletes tisztnek), hogy az időjárási viszonyok QBI (ködleszállási utasítások lépnek életbe) elrendelését teszik szükségessé, aki erre kiadja a parancsot. A repülőtéri rádióállomás CQ-ban (mindenkinek szóló hívás) azonnal értesíti forgalmi körének összes állomását a QBI elrendeléséről.

Minden iránymérő berendezéssel ellátott repülőtéren végezhető »ZZ«-eljárás, ha a földi távirász megfelelő iránymérő gyakorlottsággal bír s vállalja a levezetés felelősségét. A repülőgép távirászának tehát minden alkalommal engedélyt kell kérnie a ködleszálláshoz s csak miután megkapta ezt az engedélyt (QGX = Leszállhat »ZZ«-eljárással), foghat hozzá a gépszemélyzet a ködleszállási előkészületekhez.

Egy-egy ködleszállás végrehajtása 15—20 percet vesz igénybe, sőt, ha az első kísérlet nem sikerül, az időt duplájának vehetjük. Ezen idő alatt az iránymérő állomás csak a leszállni készülő géppel levelezhet s hogy más rádióállomások munkájában ne zavarhassák, külön »ZZ«, ill. tartalékhullám van kiadva úgy a nemzetközi, valamint a katonai forgalmi körben dolgozó állomásoknak. Az erre a hullámra való áttérést minden esetben közölni kell a forgalmi kör vezetőállomásával. Ha a leszállást irányító repülőtér csak egy iránymérőállomással rendelkezik, akkor a vezetőállomás felkérésére átveszi helyette a figyelést a leszállás befejeztéig. Az erre való felkérés így történik: QSY 322 khz (a nemzetközi »ZZ« hullám 322 khz = 932 mtr.) = HNW QAL QGX = PSE QCG CCA 20 min+ = Áthangolok 322 khz-re, HNW jelzésű gép ködleszállást készül végrehajtani, szíveskedjék a figyelést kb. 20 percnyi időre átvenni.

A »ZZ«-hullámra történt áthangolás után kezdetét veszi a ködleszálláshoz való további előkészület. A gép rádiósa kb. 15 perccel a repülőtérre való érkezés előrelátható ideje előtt közli az iránymérővel:

*a)* a gép felhőben (QBF), felhő alatt (QBH), vagy felhő felett repül-e (QBG).
*b)* közli a repülés magasságát (QAH),
*c)* közli a repülés irányszögét (QTI),
*d)* kéri a repülőtéren uralkodó légnyomást (QFE) a finommagasságmérő beállításához,
*e)* kéri a kirepülési időt (ez repterenként és gépsebesség szerint változik, általában 4—6 perc),
*f)* kéri a ki- és berepülés irányszögét (QMS).

Az időórák pontos beállítása igen fontos a pilótával és a földi állomással való tökéletes együttműködéshez, valamint a levelezési jegyzőkönyv időben megegyező vezetéséhez, ezért minden esetben:

*g)* kérendő a pontos idő (QTR).

Legalább 10 perccel a repülőtér fölé való érkezés előtt az uszályantenna felcsévélendő; át kell kapcsolni és hangolni tetőantennára. (QBE QFX AS = Felcsévélem az uszályt. áttérek tetőantennára, szíveskedjék várni!)

A »ZZ«-eljárás úgy a pilótát, mint a hajózó- és földi távirászt illetőleg három részből áll:

1. bevezetés a repülőtér fölé,
2. kirepülés a kirepülési ékben,
3. visszarepülés az alapvonalon.

1. A bevezetés QDM (milyen irányszöggel repüljek ön felé?) irányítással történik. A berepülés ideje alatt az iránymérő értesíti a gép rádiósát, hogy

*a)* vannak-e akadályok a repülőgép útvonalában s evvel kapcsolatban, valamint a repülőtér földrajzi helyzetétől függően (környező hegyek, antennatorony stb.) közli a megkívánt berepülési magasságot. (Pl.: QGD 400 mtr = QFM 600 mtr + = 400 m-en akadályok fekszenek útvonalában, repüljön 600 m-en!) )

*b)* közli a bizonyos magasságban uralkodó esetleges jegesedési veszélyt (QFT). (Pl.: QFT 500 mtr = QFM 800 mtr + = 500 m-en jegesedési veszély, repüljön 800 m-en!)

*c)* közli a más géppel való összeütközés veszélyét (QAK). (Pl.: QAE G99 QAH 500 mtr = QAK = QFM 700 mtr + = Közelében repül a G99 jelzésű gép, 500 m-es magasságban, összeütközés veszélye áll fenn, repüljön 700 m-en!)

*d)* Közli, ha más repülőgép leszállóban van (QGB). Ha több gépet kell az iránymérőnek leszállítani, úgy közli a gépekkel, hogy milyen sorrendben fogja őket levezetni (QGB x = Leszállásnál x-nek kerül sorra) és megadja a következő utasítások egyikét:

QGQ = A további utasításig maradjon ..... hely közelében .... mtr magasan.

QGK = repüljön ..... ° irányszöggel .... mtr magasan.

Az iránymérőállomásnál motorhangfigyelő van kiállítva. Ha a gépet közeledni hallja, azonnal közli az iránymérővel, aki ezt a berepülés iránya szerint jelenti a gép rádiósának s az tovább a repülőgépvezetőnek. Pl.: MM E (motor-motor East = motorját hallom keletről). Ha egyidőben több gép is tartózkodik a repülőtér közeli légterében s a figyelő nem biztos benne, hogy a leszállni készülő gép motorját hallja, úgy »RG«-t adat fel (vegye le a gázt kétszer egymásután) s csak miután minden kétséget kizárólag meggyőződött róla, hogy a kérdéses gépet hallja, adja az észlelés eredményét. Röviddel utána a repülőgép rádiósa megkapja a QFG jelet (repülőtér felett van), melynek vétele után megkezdődik a kirepülés.

2. A pilóta ráfordítja a gépet a kirepülési irányra, de nem pontosan azon repül, hanem 6—7 fokkal attól balra, vagy jobbra azért, hogy a forduló alkalmával ne távolodjon el nagyon a berepülési alapvonaltól. A rádiós ne csodálkozzék hát, ha a megkapott 90-es kirepülési fok helyett 83—84, vagy 96—97 fokos QTE-ket kap. Önbeálló légcsavaros áramfejlesztővel ellátott gépeknél a pilóta figyelme legkésőbb a kirepülés kezdetekor felhívandó a minimális repülési sebességre, mely sebesség alatt az áramfejlesztő már nem adja le a rádiókészülék üzembetartásához szükséges feszültségeket. A kirepülés első percében a rádiós nem kér mérést, mert az iránymérő a gép közelsége miatt készülékével nem kap élesminimumot s így az esetleges mérési eredmény nem lenne pontos. Az első perc leteltével kezdődik csak a hátirányítás; a rádiós QTE-t kér (milyen szöggel mér ön engem?) Ötperces kirepülési idő esetén elég, ha ezen időtartam alatt a rádiós 3—4 mérést kér és ad a pilótának. A kirepülés utolsó

percének végén adandó a gépvezetőnek az utolsó QTE, hogy tudja; mennyire távolodott el a berepülési alapvonaltól. Ezután a pilóta fordulóba viszi a gépet, amit a rádiós a »Ford«-jel játszásával tudat a földi állomással (180 fokos fordulót végzek) s a jelzést mindaddig adja, amíg csak a gép fordulóban van.

3. A forduló befejeztével úgy a rádiós, mint a pilóta újra megindítják a forduló kezdetekor leállított másodpercórákat. A rádiós azonnal QDM-et kér, majd utána minden félpercben egyet. A beméréshez szükséges jeleket elég, ha negyedpercig adja. Gyakorlott távirászok »ZZ« alatt a hívást és a vételkészséget a billentyű egyszerű rövid leütésével jelzik. A hajózó rádiós a mérési jeleket minden megelőző kérelem nélkül sugározza ki s az adás megszakítása után — eltérően a szabályos közlési formától — háromszámjegyű QDM esetén a mérési eredménynek gyakran csupán a két utolsó számjegyét kapja meg. Ha a visszarepülési alapvonal 270 fok, akkor a QDM-ek 270-es szám körül fognak ugrálni — jó gépvezető esetén — kb. 268 és 272 között. A kapott mérési eredmények nyugtázása a mérési eredmény és r betű (r = rendben) visszaadásából áll. Pl. QDM 270 r +.

Gyakorló Focke Wulf típusú gépeknél, ahol az »Egymásközti« nincs bekötve, leghelyesebb, ha a rádiós állva végzi feladatát. Bal kézzel adja a mérési jeleket, jobbal vezeti a jegyzőkönyvet s így állva könnyebben tudja közölni a pilótával a kapott mérési eredményeket.

A visszarepülésnél fokozott mértékben kell ügyelni arra, hogy a vevőkészülék fűtése fokozatosan csökkentve legyen, legalább a 2-es hangerőig (QSA 2=hangereje gyenge). Ez nagyon fontos, mert ha a fordulóban 5-ös hangerővel (QSA 5 = hangereje nagyon jó) hallatszik a földi állomás adása s a fűtés nem lesz visszavéve, akkor a visszarepülés 3—4. percében a földi állomás közelsége miatt annak adása már csak olvashatatlan, torz kopogással hallatszik, vagy egyáltalán nem. Nagyon sokszor csupán ettől az egy dologtól függ az egész ködleszállás sikere, mert ha az utolsó pillanatokban adott leszállási engedélyt jelentő »ZZ« jelet nem tudja a rádiós minden kétséget kizárólag felvenni, úgy az egész eljárást újra kell ismételni. Ez pedig igen nagy hátrányt jelent különösen akkor, ha a leszállásra több gép is vár a levegőben.

Négy perc alatt 8 QDM adandó a pilótának, sem több, sem kevesebb. A 4. perc után ismét felhangzik az »MM«, az észlelt irány jelével, mely után a távirász — a fent említett okok miatt — több mérést nem kér, hanem csak »ZZ« vagy a »JJ« jelet várja. Ha a gép az iránymérőház felett, vagy annak közvetlen közelében a helyes irányban és a megkívánt magasságban (50 m) repül át ,akkor megkapja a »ZZ« (Gázt el, leszállni!), vagy ha a repülési irány és a magasság nem megfelelő a sikeres leszálláshoz, a »JJ« jelet (Gázt adni, emelkedve tovább repülni, a leszállást megismételni!).

Csak jól kiképzett és tökéletes összhangban dolgozó gépszemélyzet tud tökéletes ködleszállást végrehajtani, feltételezve az iránymérő-távirász mindenkori kiválóságát. Mivel »ZZ« leszállás csak elég ritkán adódik, jó, ha a rádiósok hangolvasó berendezésen gyakran végeznek »ZZ« gyakorlatot.

Jó leszállást!

**Urbán Gábor rep. tizedes**

# Esztergomi repülőkarácsony

Úgy beleszoktam az esztergomi repülőkarácsonyba, hogy el sem tudom már képzelni az ünnepet Rubikék nélkül. Még minden esztendőben sikerült az Aero Ever Tücsök-kora óta autót keríteni s lerobogni a mindentől messze és távoleső kis gyárba, amely elterebélyesedett az idén a *Pinty*-ig, sőt újabb örvendetes családi esemény is van a Rubik-madarak egyre tágabb, egyre terebélyesebb fészkében és családfáján: jön a *Móka!*

Megpróbálom elmondani, milyen az esztergomi repülőkarácsony!

Megérkeztünk, kikászolódunk, s bemegyünk az irodába. Tavalyelőtt még széket kellett keríteni, tavaly már vakolatfalú volt, s bútorok benne, az idén: szőnyeg, korszerű világítás, finomfestésű falak, már likőrök is sorakoznak a vendég szóvaltartására. S a cigaretta nagy, ezüstdobozban. Álljunk csak meg egy pillanatra, ha furcsának tetszenék a felsorolás, persze, hogy furcsa, hiszen más vállalatoknál *előbb van* kényelmes »igazgatói iroda«, minden kellék a felső vezetéshez és a tárgyalásokhoz, reprezentáláshoz és csak *azután*... Itt viszont két évvel ezelőtt nem az igazgatói irodát mutatták, hanem a *munkások mosdóját*. Az előbbrevaló volt. S ha a karácsonyi megajándékozásokat vagy a segítéseket vékonyabbra fogták volna, perzsán süppedhetne évek óta a lábunk. Az ezüst cigarettásdoboz pedig nem azért nagy, mert hivalkodni akar, hanem mert — *kisebbre nem fért fel a munkások autogrammja.* Tudniillik maguk a munkások lepték meg vele tavaly, ugyanesak karácsonykor Rubik mérnök urat.

Szóval beszélgetünk, lehajtunk egy-két pohár likőrt s várjuk, mikor lehet bemenni a nagyterembe, ahol mindenkinek megvan a helye, inasnak, vendégnek, munkásnak, vezetőnek. Dehát időbe telik, míg vagy kétszázötven ember helyét, terítékét, karácsonyi meglepetését és ajándékát elrendezik. Az ember nézi a szobát tovább, s látja a teljes galériát, ott sorakoznak a szekrények tetején végig a *Rubik-madarak* modellszerénységben: a *Tücsök*, a *Vöcsök*, a *Cimbora*, a *Kevély*, a *Pinty*, s legvégül a *Móka. R. 17.* az új Rubik-madár neve, első pillantásra hasonlít az M. 22-höz, de mintha sirályosabb volna. Úgy állnak, mint az ősök arcképcsarnoka, csak éppen nem járt le az idő róluk, nem elődök, hanem *kortársak*, részesei és — elevenen — fejlesztői a magyar repülésnek. Díszes galéria, szívesen hazavinne az ember belőlük egy sorozatot, dehát a gyártók nem érnek rá miniatürökkel dolgozni, az eredetieket kell gyártani egyre nagyobb szériában. Egyik-másik modelt megkaphatják emlékbe az idetartozók, de *Tücsköt*, vagy *Vöcsköt* aranyért sem kapni modelben, pedig olyan érdekesek, arányaikban olyan töpörődöttek, hogy szinte melléjük képzeli az az ember a hozzájuk tartozó parányi világot.

— *Tessék parancsolni!* — mondja valaki, s bevonulunk néhányan vendégek. Ott ülnek már az asztaloknál a meghatódott és megilletődött munkások. Ahogy végigmegyünk sorukon, mindmind egy-egy darabja a műnek viselkedésben, öltözködésben, szaktudásban, kultúrában, intelligenciában. Ahogy a székeinkhez érünk, s leülünk, arra gondolok, hogy igényes *középosztálybéliek* mutatkoztak így nem is olyan régen, a munkástól elvárták, hogy darabos, nyers legyen.

A fejünk fölött egy *Vöcsök*, előttünk, a nagyterem végében mennyezetig érő óriási karácsonyfa, s tövéből halkan, ünnepien felzsong a gyári zenekar (már ilyen is van, tavaly még énekkar volt csupán) karácsonyi melódiája:

*Mennyből az angyal*
*lejött hozzátok...*

Nem mondja senki, mégis egyszerre állunk fel az asztalok mellett, régi, elmult gyermekévek könnyes meghatódottságával küzd a szemünk. *Frici bácsi* csak hallgatja, csak hallgatja mellettem, majd marcona kemény katonaságában, azután őt is csak elfogta a karácsonyi melódia szívetsimogató szeretetárja, lassan dúdolgatni kezdi a betlehemi rigmust a pásztorokról, akik Betlehembe igyekeznek...

Leülünk, s mindenki előtt ott a karácsonyi ajándék. A munkásokét nézem: csomag, bor, borítékok. Minden borítékon rajta a munkás neve. A borítékban a karácsonyi pénzek. Bankók, persze, kisimítottan, egyoldalra forgatva, ahogyan pontos, rendszerető pénztárosok sorakoztatnak pénzt. Csak egy-kettő bontja fel, belenéz, elpirul a megajándékozott örömével, azután gondosan összehajtja a borítékot, zsebreteszi. Utána kihúzza magát az ülésben s csillogó szemmel néz a vizavijára, az meg vissza.

Nem a külsőségeken van itt a hangsúly, vagy azon, hogy *Mitter* a mindig szerény és szótlan *Rubik* Ernő helyett megköszöni az újból munkás és eredményes esztendőt, hanem azon, hogy a beszámolóban és a karácsonyi köszöntőben már olyan szavak vannak: »*az anyagnehézségek ellenére*«, vagy: »*a behívások folytán csökkent munkáslétszámunk*«, vagy: »*gondoljunk szívünk minden szeretetével a fronton küzdő munkástársainkra*«. Első év, hogy az esztergomi karácsonyba beleszólt a *háború.*

*Frici bácsinak*, persze, beszélnie kell. Az »öreg sas« mestere a mondott szónak is. Rögtönöz, esztergomi kívánságai vannak. *Az út*, istenverte rossz út, amelyet a város még mindig nem javíttatott ki, s így több baj érheti a kényes, levegőtjáró Rubik-madarakat a kiszállításnál, mint félesztendős üzem alatt. *Rubik* mérnök úr kissé leszegi a fejét az asztalfőn. Nem, ő nem a ke-

*(Folytatás a 30-as oldalon.)*




*A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1942. évi november hóban — érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.*

Bpest közp. kir. járásbíróság 9.70, Pild község 150, Mohi község 150, Csiffár község 180, Nagyrév község 50, Szany község 50, Bodrogkisfalud 50, Nagycenk község 50, Szabó Mária Fűzfőgyártelep 4, Bese János, Kassa 20, Nihsim József Bp. 15, I. honv. kieg. kiremd. 24.80, Nagykáta, Nagyudvarnok 20, Pinnelt János 5, Pécs Községi Elöljáróság 60, Vásárút, Levente Egyesület Hosszúmező 5, Hvontyikov Sztepán 16, Pest Pilis Solt Kiskun vm. 96, Ágfalva község 10, Vásárút község 100, Diósgyőr község 200, Sitkei Sándor, Csugar 6, Sármán Tibor, Kispest 5, Muraszemnye község 150, Rudolf Trónörökös Egyesület 50, Rákoshegy község 300, Balmazújváros község 200, Nagygéres község 148, M. kir. 110/3. tábori munkás század par.-sága Gyimesközéplok 100, Groska Pál Bp., 10, Egyes. Izzó és Vill. Rt. 250.000, Hangya Szövetkezet 640.88, Pásztó 350, Dorog község 500, Kisudvarnok község 20, Dunaszerdahely község 50, Felsővámos község 80,, Rákóczifalva község 200, Seidner és Társa utóda Kaufmann Lajos Rt. Bp., 200, Hajduhadház község 400, Királyhelmec község 150, Dunaszentmiklós község 10, Peszéradacs község 100, Agyagosszergény község 10, Csallóközkürt község 110, Kunszentmiklósi főszolgabírói hivatal 100, Léva város 63.62, vitéz Ujfalussy Lajos Győrtelek, 300, Miskolci Vaskeresk. Rt. 20, Miskolc, Prügy község 50, Máriapócs község 50, Veke község 5, Haraly község 20, Mátyásföld község 100, Öcsöd község 4000, Taktakenéz község 30, Nyárád község 50, Felsőborgó község 400, Szolomaier István Hosszúmező, 5, Dömök Erzsébet Bp., 23, Pomáz község 100, Kunhegyes község 150, Szentgotthárdi főszolgabíró 60, Bicske község 700, Somogyviszló 20, Tornyiszentmiklósi körjegyzőség 202, Székely Béla Fűzfőgyártelep 1.50, Poklósi község 40, Basal község 20, Nemesbükki körjegyzőség 20, Kenderes község 100, Nagykamarási község 198, Rábatamási község 20, Vitnyéd község 20, Szomód község 20, Fél község 40, Éberhárd község 20, Vághosszúfalu község 20, Nagykörü község 40, Borhida község 100, Bögöt község 15, Técsői járási főszolgabíró 10, Balatonmagyaród község 50, Sziberth Endre Nyékládháza 20, Megyehid község 20, Vők község 20, Nagypaka község 15, Léva város 1000, Bodrogszerdahely község 100, Albertfalva község 500, Majosháza község 25, Perkáta község 260, Kenéz község 15, Nagybátony község 470, Kecöl község 20, Porpác község 10, Kunágota község 100, Gagybátor 5, Szegilong község 25, Szegi község 25 pengő.

ADAKOZZUNK A

# REPÜLŐ ALAPRA,

hogy minél több magyar ifjút képezhessünk

## repülővé

Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. — Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bízott meg

Minden fillérrel a magyar repülőjövőt segítjük megalapozni!

# Könyvkiadványaink




MEGRENDELHETŐK A MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓVÁLLALAT KÖNYVOSZTÁLYÁN. — RÉSZLETRE AZ EGÉSZ SOROZATOT SZÁLLÍTJA A REPÜLŐSAJTÓ PROPAGANDA OSZTÁLYA: BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 111. AZ 1. SZ. KÖTET ÁRA 20 PENGŐ, A TÖBBIEKÉ KÖTETENKÉNT 8 PENGŐ

*A francia nyugatafrikai légierők parancsnokának, Daillière* fregattkapitánynak hősi haláláról a következő részletek váltak ismeretessé:

Az eset Algír és Marokkó megszállása előtt történt. Freetown környékén, a Sierra Leone brit gyarmaton angol-amerikai haderők gyülekeztek. Daillière fregattkapitány felderítő repülést végzett Freetown fölött, hogy megállapítsa az ott gyülekező csapatok erejét. Gépét egy amerikai vadászgép megtámadta és a fregattkapitányt halálosan megsebesítette.

Amikor a sérült francia gépet pilótája Francia-Guineában földre tette, Daillière már halott volt.

Daillière nevéhez egyébként néhány emlékezetes repülőteljesítmény fűződik. 1935-ben ő szerezte meg a francia aviatikának a vízi repülőgépek távolsági világrekordját.

*

*Francesco Agello hősi halála.* A fenti hírben említett *George Hedley Stainforth* angol pilóta riválisa: az olasz *Francesco Agello* repülőkapitány szintén repülőhalált halt egy újszerkezetű repülőgép kipróbálása közben.

1933-ban *Agello* még őrmester volt, amikor az angol Stainforthtól elhódította »a világ leggyorsabb repülője« címét, amennyiben vízi repülőgépével 682 km-es sebességet sikerült elérnie. Az olasz király és a Duce kihallgatáson fogadta a kiváló pilótát, aki akkor hadnagyi rangot kapott.

1934-ben saját csúcsteljesítményét megjavítva 709 km-es sebességet ért el, ami annak idején világszerte feltűnést keltett.

*Milyen angol és amerikai vadászgépek vannak Szovjet-Oroszországban?* Az angolok Hawker »Hurricane« és Vickers—Supermarine »Spitfire« vadászokat, az amerikaiak pedig Curtiss P—40 »Tomahawk« és »Kittyhawk«, valamint Bell P—39 »Airacobra«-mintájú vadászgépeket küldtek Szovjet-Oroszországba.

*

*Az olasz légierők vesztesége* novemberben — a hivatalos olasz veszteséglista szerint — 48 halott, 76 sebesült és 140 eltűnt volt.

*

*Kísérletek csapatszállító repülőgépekkel Amerikában.* Az eredetileg forgalmi célra épült Douglas DC—3-típusú repülőgépek jelenleg katonai kivitelben készülnek és csapatok szállítására szolgálnak. Típusjelzésük ebben a kivitelben: Douglas C—47. Az átalakított típussal nemrég megkezdték a csapatszállító kísérleteket, mégpedig a következő változatokban:

1. 15 fő, 1 aknavető, 1 géppuska.
2. 8 fő, 1 könnyű harckocsi és egy 75 mm-es tarack.
3. 11 fő, 2 légvédelmi ágyú, megfelelő lőszerrel.
4. 20 gyalogos megfelelő felszereléssel.
5. 12 fő, 4 motorkerékpár, 4 kerékpár.

*

*Duncan dandártábornok,* az USA-légierők európai parancsnoka eltűnt. November 17-én indult el repülőgépen Angliából Észak-Afrikába, de gépe Franciaország északi partvidékén leszállni kényszerült s azóta nem érkezett hír róla.

*(Eleje a 27. oldalon.)*

mény, határozott, talán éles kívánságok, kritikák embere. Legszívesebben talán odaszólna, hogy nem, Frici bácsi, ne folytasd, talán mégiscsak elrendeződik majd a dolog, ha az idén nem, majd jövőre, vagy ha nem, inkább talán jobban vigyázunk... Dehát Frici bácsit más fából faragták, kimondja a kimondandókat. S ahogy utána az esztergomi helyettes polgármester szólal fel, nem azt figyelem, hogy miként reagál majd a városnak adresszált szavakra. A főjegyző szinte elnézést kér, hogy tényleg, az az idevezető út, már valóban meg kellett volna, dehát most azután tényleg sor kerül rá, ha eddig nem kerülhetett... Egy út mindössze — mondaná valaki — *mi köze van ennek az egész repülődologhoz?* Sok, mert a kis út *bekötő* a nagy, síma, betonos, gyorsforgalmú útra, be a magyar világ lüktetésébe, ahová egyre biztonságosabban és gyorsabban röppennek ki a Rubik madarak.

A főjegyző szava pedig egyre jobban átforrósodik, érzik a szavain, hogy a karácsonyi ünnepségek közül itt érzi magát a legjobban. Már — önkéntelenül — családját is idemelegíti, a felesége izzóan szép karácsonyi versét a leánya mondja el igaz belső hévvel. Mégis csak nagy szó, hogy a Magyar Sion közigazgatásának egyik vezetője egy repülőgépgyár karácsonyi munkásünnepén már »*otthon van*«.

De van ám *karácsonyi ajándék* is a szavában. Bejelenti, hogy a város képviselőtestülete *megszavazta a gyárnagyobbításra kért területeket.* A telkek rendelkezésre állnak, lehet bővíteni. Földördül a munkástenyerek tapsa, már érzik, a jövő még jobb, több, nagyobb munkájának ízét, látják a megszaporodott számú gépeket s önmagukat, amint két kezük egyre jobban tele van az egyre több dologgal.

Sajnos, nem lehetünk sokáig együtt. Elsötétítés, korlátozások, kötelességek, menni kell. Egy óra volt tán az egész, de igaz karácsony volt. Megint láttuk, hogy milyen biztonságosan lépett előre az *Üzem* a haladás útján. Csak egy nem változott: *Rubik* Ernő. Éppen olyan halkszavú, csendes, szerénységében páratlan, mint sok évvel ezelőtt, amikor csak terv volt az Aero Ever. Egyre inkább az az érzésem, hogy csak az szerény, aki tud. Ő már többet tud a *Móka* követőjéről, pedig maga a Móka is csak nyárára kelhet szárnyra. A *kétszeméllyes Pintyről* még mondott egy-két szót, de az *Újról,* »akinek« még neve nincs, hallgat. Pedig már elvállalt egy-két új apaságot, *leláttam a szeméről...*

**Raczkó Lajos**






Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

**MAGYAR SZÁRNYAK**

**megjelenik havonta kétszer**

*minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

*Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.*

426884 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása

Felelős: Kárpáti Antal igazgató


gebhardt
SKF
SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST IX. ÜLLÖI-ÚT 55.